



Bruksela, 11 czerwca 2024 r.  
(OR. en)

10824/24

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2024/0011(COD)

---

TRANS 288  
MAR 94  
CODEC 1458  
IA 138

## NOTA

---

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Rada

---

Nr dok. Kom.: 6008/24

---

Dotyczy: Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO  
I RADY zmieniającej dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych  
usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we  
Wspólnocie  
– Podejście ogólne

---

## I. WPROWADZENIE

1. W dniu 31 stycznia 2024 r. Komisja przesłała wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
2. Wniosek ten dotyczy modyfikacji dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152.

3. W dyrektywie 2005/44/WE ustanowiono ramy dotyczące rozmieszczenia i korzystania ze zharmonizowanych, interoperacyjnych i otwartych usług informacji rzecznej<sup>1</sup>, mając na celu zwiększenie bezpieczeństwa i wydajności żeglugi śródlądowej w UE oraz poprawę jej oddziaływania na środowisko naturalne. Określono w niej ogólne wymogi dotyczące sposobu tworzenia RIS przez państwa członkowskie, obszary, w których należy opracować normy, oraz zasady, których należy przestrzegać.
4. W 2021 r. Komisja przeprowadziła ocenę *ex post*<sup>2</sup> tej dyrektywy. Stwierdziła, że wdrażanie RIS jest nadal powolne i fragmentaryczne, co ogranicza konkurencyjność i bezpieczeństwo sektora oraz wstrzymuje jego wkład w realizację celów Europejskiego Zielonego Ładu.
5. Zmiana dyrektywy ma na celu rozwiązanie zidentyfikowanych problemów. Ma ona trzy główne cele:
  - zapewnienie dostępności danych w ramach RIS i norm zharmonizowanych;
  - ułatwianie integracji żeglugi śródlądowej z łańcuchem multimodalnym;
  - zapewnienie większego wykorzystania i interoperacyjności rozwiązań cyfrowych oraz rozwiązywanie problemów związanych z ochroną danych.
6. Komisja przyjęła wniosek w kontekście swojego programu sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT). Wniosek opiera się na wynikach oceny skutków<sup>3</sup>, która została opracowana na podstawie zewnętrznego badania uzupełniającego.

---

<sup>1</sup> Usługi informacji rzecznej (RIS) to zaawansowane usługi i funkcje, które odnoszą się przede wszystkim do aspektów żeglugi śródlądowej związanych z ruchem lub transportem. Do usług związanych z ruchem należą: usługi informacji o drogach wodnych, informacje o ruchu, zarządzanie ruchem oraz monitorowanie ruchu i łagodzenie skutków katastrof; usługi związane z transportem to: planowanie podróży, zarządzanie portami i terminalami, zarządzanie ładunkiem i flotą, usługi statystyczne oraz opłaty za korzystanie z infrastruktury śródlądowych dróg wodnych.

<sup>2</sup> SWD(2021)0050 final.

<sup>3</sup> Dok. 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

## **II. ANALIZA W POZOSTAŁYCH INSTYTUCJACH**

7. W dniu 17 kwietnia 2024 r. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) Parlamentu Europejskiego wyznaczyła na sprawozdawcę Toma Berendsena (PPE, Niderlandy).
8. W dniu 24 kwietnia 2024 r. Europejski Komitet Społeczno-Ekonomiczny przyjął opinię w sprawie wniosku<sup>1</sup>. W dniu 9 lutego 2024 r. Europejski Komitet Regionów postanowił nie wydawać opinii.

## **III. STAN PRAC W RADZIE**

9. Grupa Robocza ds. Żeglugi omawiała wniosek na sześciu posiedzeniach, począwszy od lutego 2024 r. Wszystkie delegacje wyraziły ogólne poparcie dla celów wniosku Komisji, tak aby zwiększyć bezpieczeństwo i wydajność żeglugi śródlądowej oraz poprawić jej oddziaływanie na środowisko naturalne. Grupa robocza szczegółowo przeanalizowała wniosek i omówiła kilka kompromisowych propozycji przedstawionych przez prezydencję.
10. Na posiedzeniu 5 czerwca Komitet Stałych Przedstawicieli potwierdził swoje poparcie dla najnowszego kompromisu i zalecił, by Rada wypracowała podejście ogólne na posiedzeniu Rady ds. TTE (Transport) 18 czerwca 2024 r.
11. Do wniosku Komisji wprowadzono szereg zmian. Wiele z tych zmian ma na celu zapewnienie jasności co do przetwarzania danych osobowych i spójności technicznej. Należy również odnotować inne zmiany merytoryczne, przedstawione poniżej.
12. Komisja zaproponowała rozszerzenie zakresu stosowania dyrektywy na wszystkie śródlądowe drogi wodne stanowiące część transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. W związku z tym dyrektywa miałaby zastosowanie do kilku państw członkowskich, które dotychczas nie wdrożyły RIS, ponieważ nie są one bezpośrednio połączone ze śródlądowymi drogami wodnymi w innych państwach członkowskich. W ich szczególnej sytuacji na żeglugę śródlądową zasadniczo składają się operacje krajowe i nie ma ona elementu transgranicznego. Te państwa członkowskie zakwestionowały wartość dodaną wdrożenia RIS; zgodnie z ich oceną wiązałyby się to ze znacznymi kosztami i obciążeniami administracyjnymi, bez

---

<sup>1</sup> Dok. 10350/24.

żadnych korzyści dla rynku wewnętrznego ani dla ogólnego funkcjonowania systemu transportowego. Często żegluga śródlądowa jest już objęta systemami morskimi w tych krajach. Ponadto należy zauważyć, że w ocenie skutków przeprowadzonej przez Komisję nie uwzględniono finansowych i administracyjnych konsekwencji tego rozszerzenia zakresu stosowania.

13. Z tych powodów zmieniono brzmienie art. 2: dyrektywa nadal miałaby zastosowanie do śródlądowych dróg wodnych i portów śródlądowych, które są częścią transeuropejskiej sieci transportowej i są *bezpośrednio połączone* ze śródlądowymi drogami wodnymi i portami śródlądowymi innego państwa członkowskiego (również będącymi częścią sieci TEN-T). Istniejący przepis art. 2 ust. 2, umożliwiający państwom członkowskim dobrowolne stosowanie dyrektywy na śródlądowych drogach wodnych, które nie są objęte jej zakresem stosowania, pozostaje bez zmian.
14. Bezpośrednie powiązanie między RIS a systemami informatycznymi innych rodzajów transportu, takimi jak EMSW i eFTI, zostało usunięte z tekstu na wniosek kilku państw członkowskich i wyjaśnione w motywie.
15. Proponowany przez Komisję mechanizm rozpatrywania skarg (art. 8a) został uznany przez większość państw członkowskich za zbyt nakazowy. Takie mechanizmy istnieją już na szczeblu krajowym i wiele delegacji wyraziło zaniepokojenie zwiększonymi obciążeniami administracyjnymi, jakie taki przepis miałby przynieść; kilka państw członkowskich uznało nawet, że proponowany tekst naruszałby stosowanie zasad pomocniczości i proporcjonalności. Artykuł ten został zatem skreślony.
16. Państwa członkowskie nie poparły propozycji Komisji, aby umożliwić aktualizację załącznika I w drodze aktu delegowanego. Załącznik ten zawiera wykaz istotnych danych, które należy dostarczyć użytkownikom RIS, a wszelkie zmiany w tym wykazie mogą mieć istotne konsekwencje finansowe. Po drugie, potrzeba takiej uproszczonej procedury nie jest w rzeczywistości uzasadniona, ponieważ w ciągu ostatnich 19 lat od przyjęcia pierwotnej dyrektywy nie było potrzeby aktualizowania tego wykazu.
17. Ponadto zaproponowany przez Komisję termin transpozycji (rok po wejściu w życie dyrektywy zmieniającej) zostałby przedłużony do 3 lat.

18. Do wniosku dołączono ocenę skutków<sup>1</sup>. Została ona przedstawiona i dokładnie przeanalizowana na jednym z posiedzeń grupy roboczej. Zgłoszone uwagi dotyczyły głównie konsekwencji proponowanego rozszerzenia zakresu stosowania dyrektywy.
19. Na tym etapie procedury Komisja podtrzymuje zastrzeżenie proceduralne do wszystkich zmian do swojego wniosku.

#### **IV. DZIAŁANIA, O KTÓRE ZWRÓCIŁA SIĘ RADA**

20. W związku z powyższym Rada jest proszona o wypracowanie *podejścia ogólnego* w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie, w oparciu o tekst zamieszczony w załączniku do niniejszej noty.

---

---

<sup>1</sup> Dok. 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

2024/0011 (COD)

Wniosek

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY****zmieniająca dyrektywę 2005/44/WE w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>1</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>2</sup> ustanowiono ramy dotyczące rozmieszczenia w Unii zharmonizowanych usług informacji rzecznej („RIS”) i korzystania z nich. Rozmieszczenie RIS na śródlądowych drogach wodnych wspiera bezpieczeństwo i wydajność transportu śródlądowymi drogami wodnymi, a docelowo jego zrównoważony charakter, zwiększając wydajność żeglugi śródlądowej.

---

<sup>1</sup> Dz.U. C z , s. .

<sup>2</sup> Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) Od czasu wejścia w życie dyrektywy 2005/44/WE sektor śródlądowych dróg wodnych czerpie korzyści ze świadczenia zharmonizowanych RIS. Poziom harmonizacji w poszczególnych państwach członkowskich jest jednak zróżnicowany, natomiast proces wprowadzania niezbędnych specyfikacji okazał się długi. Jednocześnie w Europejskim Zielonym Ładzie<sup>3</sup> wzywa się do dalszego rozwoju zautomatyzowanej i opartej na sieci multimodalnej mobilności, a RIS należy dostosować do tych nowych wyzwań. W strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności<sup>4</sup> zaproponowano ponadto zmianę dyrektywy 2005/44/WE jako jeden ze środków służących osiągnięciu celu polegającego na wspieraniu tworzenia prawdziwie inteligentnego systemu transportu, efektywnej alokacji zdolności przepustowej i zarządzania ruchem. W planie działania NAIADES III<sup>5</sup> wskazano, że aby wesprzeć realizację celu polegającego na włączeniu śródlądowych dróg wodnych do sprawnego systemu zharmonizowanych RIS do 2030 r., przegląd ram prawnych dotyczących RIS ma pomóc w eliminacji istniejących luk w zakresie harmonizacji oraz interoperacyjności z innymi rodzajami transportu, a także zwiększyć dostępność danych, ponowne wykorzystanie i interoperacyjność systemów cyfrowych, zgodnie z europejską strategią w zakresie danych<sup>6</sup>. Przy dostosowywaniu RIS należy wziąć pod uwagę te zmiany i postęp, a także doświadczenie zdobyte w trakcie wykonywania dyrektywy 2005/44/WE.
- (3) W celu przyjęcia spójnego podejścia do interoperacyjności w sektorze usług publicznych przy wdrażaniu europejskiego środowiska RIS i innych rozwiązań w ramach niniejszego aktu należy przestrzegać zasad określonych w najnowszych europejskich ramach interoperacyjności<sup>7</sup>, zgodnie z art. 6 wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego środki na rzecz wysokiego poziomu interoperacyjności sektora publicznego w całej Unii (akt w sprawie Interoperacyjnej Europy)<sup>8</sup>.

---

<sup>3</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> COM(2021) 324 final.

<sup>6</sup> COM(2020) 66 final.

<sup>7</sup> COM(2017) 134 final.

<sup>8</sup> COM(2022) 720 final.

- (4) Rozporządzenie (UE) nr 1315/2013<sup>9</sup> ustanawia wymogi dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)<sup>10</sup> w celu osiągnięcia sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego i dąży do zapewnienia, aby wzdłuż tej sieci były dostępne te same usługi wysokiej jakości, kompatybilne z innymi rodzajami transportu.
- (5) Biorąc pod uwagę, że większość rejsów statków żeglugi śródlądowej ma charakter międzynarodowy, RIS powinny koncentrować się na tych śródlądowych drogach wodnych stanowiących część TEN-T i bezpośrednio połączonych ze śródlądowymi drogami wodnymi innego państwa członkowskiego, które stanowią część TEN-T, a zatem mają duże znaczenie dla Unii. W celu uwzględnienia specyfiki krajowej państwa członkowskie powinny mieć możliwość dalszego dobrowolnego rozszerzania wymogów RIS na części swojej sieci śródlądowych dróg wodnych nienależących do TEN-T. Państwa członkowskie powinny również mieć możliwość świadczenia usług RIS w kontekście transgranicznym przez jedno z dwóch państw członkowskich, których to dotyczy. Właściwe organy państw członkowskich współpracują w celu świadczenia tych usług RIS na transgranicznych śródlądowych drogach wodnych.
- (5a) Ze względu na rosyjską wojnę napastniczą przeciwko Ukrainie współpraca między Unią a Rosją w dziedzinie RIS ani nie jest właściwa, ani nie leży w interesie Unii. W związku z tym współpraca transgraniczna w zakresie RIS z Rosją nie jest już priorytetem na terytorium państw członkowskich.

---

<sup>9</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

<sup>10</sup> Unijna polityka w zakresie transeuropejskiej sieci transportowej, czyli polityka TEN-T, jest kluczowym instrumentem rozwoju spójnej, wydajnej, multimodalnej i wysokiej jakości infrastruktury transportowej w całej UE. Obejmuje to koleje, śródlądowe drogi wodne, szlaki żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz drogi połączone z węzłami miejski, portami morskimi i śródlądowymi, lotniskami i terminalami.

- (6) Doświadczenie zdobyte podczas stosowania dyrektywy 2005/44/WE pokazało, że ważne jest dopracowanie specyfikacji technicznych w odniesieniu do przekazywania danych dotyczących żeglugi i planowania podróży, aby poprawić jakość i terminowość informacji przekazywanych użytkownikom RIS. Ustanowiony i obecnie obsługiwany przez Komisję europejski system zarządzania danymi referencyjnymi („ERDMS”) zawiera referencyjne dane i wykazy kodów niezbędne dla właściwego funkcjonowania RIS. W przyszłości funkcjonowanie ERDMS mogłoby zostać przeniesione na stronę trzecią.
- (7) Dostępność w trakcie żeglugi aktualnych i dokładnych informacji dla użytkowników RIS na temat stanu dróg wodnych i konkretnych punktów, takich jak mosty, śluzy i porty śródlądowe, powinna poprawić ogólną wydajność sektora śródlądowych dróg wodnych. RIS powinny zatem obejmować aktualne wymiany danych z zarządzanymi półautomatycznie lub automatycznie systemami infrastruktury śluz i ruchomych mostów, a także z systemami wspólnot portowych portów śródlądowych.
- (8) Aby RIS umożliwiały wzajemne połączenia z łańcuchem logistycznym, ważne jest, aby informacje były dostępne nie tylko dla użytkowników śródlądowych dróg wodnych (np. za pośrednictwem systemów wspólnot portowych portów śródlądowych i inteligentnych systemów infrastruktury śródlądowych dróg wodnych), ale również w systemach i aplikacjach związanych z innymi rodzajami transportu. Morskie krajowe pojedyncze punkty kontaktowe w ramach europejskiego systemu morskich pojedynczych punktów kontaktowych<sup>11</sup> powinny umożliwiać zharmonizowane raportowanie statków w całej Unii w transporcie morskim. Wymiana informacji dotyczących ruchu, takich jak czas wejścia i wyjścia, zapewniłaby interoperacyjność, multimodalność i sprawną integrację żeglugi śródlądowej z ogólnym łańcuchem logistycznym. Elektroniczne informacje dotyczące transportu towarowego („eFTI”) powinny w razie potrzeby stanowić podstawę wymiany informacji o ładunku będącym niebezpiecznymi towarami i odpadami między użytkownikami RIS. W stosownych przypadkach RIS powinny ułatwiać połączenia i udostępniać informacje systemom i platformom cyfrowym innych rodzajów transportu.

---

<sup>11</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylające dyrektywę 2010/65/UE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) Wymiana informacji między statkami żeglugi śródlądowej a portami śródlądowymi, na przykład na temat dostępności instalacji portowych, rozkładu godzin eksploatacji lub informacji o statkach i ładunkach, nie zawsze jest optymalna, co wpływa na wydajność żeglugi śródlądowej. Informacje na temat dostępności infrastruktury paliw alternatywnych w portach mają szczególne znaczenie dla wspierania efektywności środowiskowej sektora. W celu uproszczenia i usprawnienia wymiany tego rodzaju informacji oraz poprawy ogólnej wydajności sektora ważne jest włączenie takiej wymiany do RIS oraz opracowanie niezbędnych specyfikacji technicznych.
- (10) Korzystanie z jednolitej platformy cyfrowej RIS powinno uprościć przepisy dotyczące RIS, poprawić wydajność żeglugi śródlądowej i zmniejszyć obciążenie dostawców i użytkowników RIS. Platforma ta („europejskie środowisko RIS”) powinna wspierać odpowiednie usługi, stanowić centralny punkt wymiany informacji zapewnianych w ramach RIS w obrębie sektora żeglugi śródlądowej, a także z innymi rodzajami transportu, a tym samym stać się główną infrastrukturą cyfrową w Unii służącą świadczeniu RIS. Państwa członkowskie powinny wyznaczyć co najmniej jeden właściwy organ odpowiedzialny za funkcjonowanie europejskiego środowiska RIS. Organy te pełnią rolę kontrolerów do celów obsługi europejskiego środowiska RIS.
- (11) W celu zapewnienia jednolitych warunków wprowadzania europejskiego środowiska RIS należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do określenia ram rozwoju i funkcjonowania platformy. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>12</sup>.
- (11a) Współpraca z państwami trzecimi, w szczególności z państwami sąsiadującymi, ma znaczenie dla zapewnienia połączenia i interoperacyjności między europejskim środowiskiem RIS a krajowymi RIS tych państw trzecich.

---

<sup>12</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11b) Państwa członkowskie, we właściwych przypadkach we współpracy z Unią, powinny zachęcać kierowników statków, operatorów, armatorów lub właścicieli statków poruszających się po ich śródlądowych drogach wodnych oraz załadowców lub właścicieli towarów przewożonych tymi statkami do pełnego korzystania z usług, które są dostępne na podstawie niniejszej dyrektywy.
- (12) Zachęca się państwa członkowskie do ustanowienia skutecznej procedury rozpatrywania skarg. Zachęca się organy państw członkowskich do współpracy przy rozpatrywaniu skarg dotyczących elementów transgranicznych (np. niekompatybilnych norm w zakresie raportowania informacji o statkach), ponieważ 75 % żeglugi śródlądowej obejmuje rejsy międzynarodowe. Rozpatrywanie skarg na podstawie niniejszej dyrektywy powinno pozostawać bez uszczerbku dla kompetencji organów nadzorczych wynikających z przepisów Unii i państw członkowskich, w tym rozporządzenia (UE) 2016/679<sup>13</sup> i rozporządzenia (UE) 2018/1725<sup>14</sup>.
- (13) W celu zapewnienia właściwego i zharmonizowanego wdrożenia przepisów dyrektywy 2005/44/WE opracowanie specyfikacji technicznych powinno odbywać się z zachowaniem szeregu zasad (w szczególności tych zawartych w załączniku II). W zasadach tych powinno się określić główne elementy, które powinny być zawarte w poszczególnych komponentach RIS.
- (14) Wymogi i specyfikacje techniczne do celów RIS powinny zapewniać w szczególności, aby dane w ramach RIS, które stanowią dane osobowe na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679, mogły być przetwarzane wyłącznie zgodnie z kompleksowym systemem kontroli dostępu opartym na prawach, zapewniającym przydzielone funkcje; aby wszystkie właściwe organy mogły mieć natychmiastowy dostęp do tych danych zgodnie z ich odpowiednimi kompetencjami regulacyjnymi; aby wdrożone zostały stosowne środki techniczne i organizacyjne w celu zapewnienia przetwarzania danych osobowych za pomocą środków elektronicznych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679<sup>15</sup> i rozporządzeniem Parlamentu

---

<sup>13</sup> Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1.

<sup>14</sup> Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39.

<sup>15</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725<sup>16</sup>, w tym w celu zabezpieczenia przed naruszeniami ochrony danych osobowych, oraz aby szczególnie chronione informacje handlowe przetwarzano przy zapewnieniu ich poufności.

- (15) Aby zapewnić bezpieczną i optymalną żeglugę statków na śródlądowych drogach wodnych, państwa członkowskie powinny znać lokalizacje wszystkich statków żeglugi śródlądowej, w tym dzięki wykorzystywaniu danych z systemów automatycznej identyfikacji („AIS”). Państwa członkowskie powinny również wymieniać informacje związane z RIS w celu zwiększenia wydajności RIS i ograniczenia wymogów w zakresie sprawozdawczości. W przypadku gdy przekazywanie i wymiana informacji związanych z RIS do tych celów wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych, takim jak przetwarzanie imion i nazwisk lub przetwarzanie danych dotyczących lokalizacji, gdy umożliwia to bezpośrednią lub pośrednią identyfikację osoby, państwa członkowskie powinny zapewnić zgodność z prawem przetwarzania tych danych osobowych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679 i, w stosownych przypadkach, dyrektywą 2002/58/WE.
- (16) [...]
- (17) W przypadkach odpowiednio uzasadnionych właściwą analizą oraz w przypadku braku właściwych i aktualnych norm międzynarodowych zapewniających bezpieczeństwo żeglugi lub w przypadku gdy zmiany lub wyniki procesu decyzyjnego Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) byłyby niekorzystne dla interesów Unii, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do zmiany załącznika III do dyrektywy 2005/44/WE w celu zapewnienia odpowiednich specyfikacji technicznych dla RIS zgodnie z zasadami określonymi w załączniku II do dyrektywy 2005/44/WE w celu ochrony interesów Unii.

---

<sup>16</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) Doświadczenia zdobyte podczas wdrażania dyrektywy 2005/44/WE pokazują, że okres na wprowadzenie i aktualizację specyfikacji technicznych był zbyt długi, co wpłynęło na wyniki sektora. Ważna jest zatem zmiana procesu wprowadzania specyfikacji technicznych.
- (19) Proces taki wprowadzono w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629<sup>17</sup> na podstawie specyfikacji technicznych opracowanych przez CESNI. Działając pod auspicjami Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CKŻR) i przy otwartym podejściu do ekspertów ze wszystkich państw członkowskich, CESNI<sup>18</sup> jest odpowiedzialny za opracowanie norm technicznych w dziedzinie żeglugi śródlądowej. Jak wynika z doświadczeń, CESNI opracował i zaktualizował wymogi techniczne w odniesieniu do statków żeglugi śródlądowej w sposób zorganizowany i terminowy. Biorąc pod uwagę wiedzę ekspercką CESNI oraz doświadczenia związane z wdrażaniem dyrektywy (UE) 2016/1629, podobne podejście należy zastosować w przypadku dyrektywy 2005/44/WE.
- (20) Aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa i wydajności żeglugi śródlądowej, świadczyć RIS oraz uwzględnić postęp naukowy i techniczny i inne wydarzenia w sektorze, odesłanie do mających zastosowanie specyfikacji technicznych dla usług informacji rzecznej – europejska norma w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS) – pod warunkiem że jest zgodne z zasadami zawartymi w załączniku II, powinno stanowić integralną, ale nie zasadniczą, część dyrektywy 2005/44/WE i być aktualizowane. Komisji należy zatem przekazać uprawnienia do przyjęcia zgodnie z art. 290 TFUE aktów zmieniających załącznik III do dyrektywy 2005/44/WE w celu aktualizacji odesłania do najbardziej aktualnej wersji ES-RIS oraz określenia daty rozpoczęcia jej stosowania.

---

<sup>17</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

<sup>18</sup> CESNI ustanowiono na podstawie rezolucji CKŻR 2015-i-3.

- (21) Przy przyjmowaniu aktów delegowanych szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa<sup>19</sup>. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (22) Komitet ds. patentów żeglarskich uprawniających do przewozu rzeczy i osób żeglugą śródlądową, o którym mowa w art. 11 dyrektywy 2005/44/WE, został zlikwidowany. Zamiast niego odpowiedni do wspomaganie Komisji w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>20</sup> w kontekście RIS jest Komitet ds. Żeglugi Śródlądowej dysponujący wiedzą ekspercką w dziedzinie norm i specyfikacji technicznych w sektorze śródlądowych dróg wodnych. Niniejsza dyrektywa wprowadza ponadto zmiany w art. 5 i 12 dyrektywy 2005/44/WE dotyczące procedury komitetowej, które należy uwzględnić w zaktualizowanym artykule. Należy zatem zmienić art. 11 dyrektywy 2005/44/WE, aby odzwierciedlić te zmiany.
- (23) W celu lepszego stanowienia prawa i jego uproszczenia powinno być możliwe odesłanie przez dyrektywę 2005/44/WE do norm międzynarodowych, bez ich powielania w unijnych ramach prawnych.
- (24) RIS ustanawia się w Unii od 2005 r., a państwa członkowskie zdobyły duże doświadczenie w ich opracowywaniu i wdrażaniu. W załączniku III do dyrektywy 2005/44/WE zawarto ponadto specyfikacje techniczne niezbędne do funkcjonowania RIS. W związku z tym należy uchylić art. 12 ust. 2 dyrektywy 2005/44/WE. Dzięki zmianie zakresu stosowania dyrektywy 2005/44/WE w celu położenia nacisku na TEN-T wymóg wdrożenia RIS ma

---

<sup>19</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinstit/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

<sup>20</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

dodatkowo zastosowanie do najważniejszych dróg wodnych, przez co powstaje niezawodna sieć transportowa. Należy zatem uchylić art. 12 ust. 3 dyrektywy 2005/44/WE.

- (25) Zgodnie z zasadą proporcjonalności konieczne i stosowne jest przyjęcie przepisów dotyczących tworzenia, funkcjonowania i specyfikacji technicznych w odniesieniu do RIS, aby osiągnąć podstawowy cel, jakim jest ustanowienie ram świadczenia usług informacji rzecznej (RIS) w Unii. Niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia założonych celów, zgodnie z art. 5 ust. 4 Traktatu o Unii Europejskiej.
- (26) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu 20 marca 2024 r.<sup>21</sup>
- (27) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2005/44/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

---

<sup>21</sup> Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

## *Artykuł 1*

### **Zmiany w dyrektywie 2005/44/WE**

W dyrektywie 2005/44/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

#### *„Artykuł 1*

#### **Zakres przedmiotowy**

1. Niniejsza dyrektywa ustanawia ramy dla rozmieszczenia i korzystania ze zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) w Unii w celu wsparcia żeglugi śródlądowej, mając na względzie zwiększenie jej bezpieczeństwa, wydajności i zrównoważonego charakteru oraz usprawnienia interfejsów z innymi rodzajami transportu.
2. W niniejszej dyrektywie określono ramy ustanowienia i dalszego rozwoju wymagań, specyfikacji i warunków technicznych koniecznych do zapewnienia zharmonizowanych, interoperacyjnych i dostępnych RIS na unijnych śródlądowych drogach wodnych i do ułatwienia znormalizowanych interfejsów z innymi usługami zarządzania ruchem modalnym.”;

2) art. 2 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

- „1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do wdrażania i eksploatacji RIS na wszystkich śródlądowych drogach wodnych i portach śródlądowych państw członkowskich, które są częścią transeuropejskiej sieci transportowej, jak określono i wymieniono w załącznikach I i II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013<sup>22</sup> i które są bezpośrednio połączone ze śródlądowymi drogami wodnymi i portami śródlądowymi innego państwa członkowskiego, które są częścią transeuropejskiej sieci transportowej, jak określono i wymieniono w załącznikach I i II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013.”;

---

<sup>22</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3) w art. 3 dodaje się litery w brzmieniu:

„ha) »transeuropejska sieć transportowa« (TEN-T) oznacza śródlądowe drogi wodne określone w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013;

hb) [...];

hc) [...];

hd) [...];

he) »europejski system zarządzania danymi referencyjnymi« (ERDMS) oznacza repozytorium (bibliotekę) danych referencyjnych i wykazów kodów w pojedynczym punkcie dostępu, wykorzystywanych w aplikacjach informatycznych w żegludze śródlądowej. Nie zawiera dostarczonych przez państwo członkowskie danych dotyczących sieci zgodnie z załącznikami I i III;

hf) »system wspólnoty portowej« oznacza elektroniczną platformę wymiany informacji między publicznymi i prywatnymi zainteresowanymi stronami w celu zapewnienia sprawnych procedur portowych i logistycznych;

hg) »inteligentny system infrastruktury śródlądowych dróg wodnych« oznacza elektroniczną platformę wspierającą częściowo i w pełni zautomatyzowane zarządzanie infrastrukturą żeglugi śródlądowej w służach i na ruchomych mostach w TEN-T, obsługiwaną przez instytucje zarządzające publicznymi drogami wodnymi;

hh) „europejskie środowisko RIS” oznacza elektroniczną platformę pojedynczego punktu dostępu opierającą się na krajowych informacjach zapewnianych w ramach RIS dla użytkowników RIS i dostarczającą linki do elektronicznego raportowania zgodnie z zasadą jednorazowości;

hi) »porty śródlądowe« oznaczają porty śródlądowe w sieci bazowej TEN-T lub sieci kompleksowej TEN-T, wymienione i sklasyfikowane w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.”;

- 4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 4*

**Tworzenie RIS**

1. Państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do wdrożenia RIS na śródlądowych drogach wodnych i w portach śródlądowych, wchodzących w zakres stosowania niniejszej dyrektywy.
2. Państwa członkowskie opracowują RIS w taki sposób, by zastosowanie RIS było wydajne, elastyczne i interoperacyjne, by mogło współpracować z innymi zastosowaniami RIS oraz z systemami stosowanymi w innych rodzajach transportu przy jednoczesnym zapewnianiu interfejsów z systemami zarządzania transportem i działaniami komercyjnymi.
3. W celu utworzenia RIS państwa członkowskie:
  - a) zapewniają dostarczanie użytkownikom RIS wszelkich istotnych danych dotyczących żeglugi i planowania podróży na śródlądowych drogach wodnych. Te dane dotyczące sieci, określone w załączniku I, są aktualne i dostarczane przynajmniej w dostępnej wspólnej formie elektronicznej zgodnie z załącznikiem III;
  - b) zapewniają, aby obok danych, o których mowa w lit. a), użytkownicy RIS mieli dostęp do elektronicznych map nawigacyjnych, odpowiednich do celów żeglugi, dla ich wszystkich śródlądowych dróg wodnych i portów śródlądowych TEN-T;
  - c) umożliwiają właściwym organom, w zakresie wymaganym przepisami krajowymi lub międzynarodowymi dotyczącymi raportowania statków, otrzymywanie elektronicznych raportów ze statków zawierających wszystkie wymagane dane ze statków. W transporcie transgranicznym pełne przekazywanie tych danych między właściwymi organami sąsiadujących państw jest możliwe przed przybyciem statków na granicę;

- d) zapewniają dostarczanie kierownikom statków komunikatów, zawierających informacje o stanie wody (lub maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu) i sytuacji lodowej na śródlądowych drogach wodnych, w formie znormalizowanych, zakodowanych i gotowych do pobrania wiadomości. Znormalizowana wiadomość zawiera co najmniej informacje konieczne do bezpiecznej żeglugi. Komunikaty dla kierowników statków są aktualne i dostarczane przynajmniej w dostępnej wspólnej formie elektronicznej;
- e) [...];
- ea) zapewniają aktualność danych dotyczących sieci w europejskim środowisku RIS poprzez niezwłoczne dostarczanie wszystkich niezbędnych danych dotyczących sieci określonych w załącznikach I i III;
- f) ułatwiają udostępnianie co najmniej informacji związanych z ruchem za pośrednictwem interfejsów zgodnych ze specyfikacjami technicznymi określonymi zgodnie z załącznikiem II pkt 7, w stosownych przypadkach, w środowiskach elektronicznej wymiany informacji ustanowionych na mocy prawa Unii i wykorzystywanych w innych rodzajach transportu;
- g) [...];
- h) zapewniają udostępnienie znormalizowanych interfejsów zgodnie z załącznikami II i III na potrzeby systemów wspólnot portowych w portach śródlądowych, w tym m.in. dostępności infrastruktury paliw alternatywnych, a w szczególności instalacji wymaganych na podstawie art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804<sup>23</sup>;
- i) zapewniają, aby znormalizowane interfejsy zgodnie z załącznikami II i III były udostępniane innym inteligentnym systemom infrastruktury śródlądowych dróg wodnych do celów zarządzania ruchem rzeczonym.

---

<sup>23</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE (Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Obowiązki, o których mowa w niniejszym ustępie, są spełniane zgodnie z wymogami i zasadami określonymi w załącznikach I i II.

4. Właściwe organy państw członkowskich tworzą centra RIS stosownie do potrzeb regionalnych.
5. Państwa członkowskie wspólnie tworzą, obsługują, wykorzystują i utrzymują europejskie środowisko RIS świadczące usługi dotyczące dróg wodnych, infrastruktury, ruchu i transportu oraz dostarczające niezbędne dane, a także nim zarządzają. Europejskie środowisko RIS jest dostępne dla wszystkich użytkowników RIS i stanowi główną platformę służącą wymianie informacji związanych z RIS. Zawiera interfejsy umożliwiające połączenia z systemami stosowanymi w przypadku innych rodzajów transportu i portów śródlądowych. Państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jeden właściwy organ odpowiedzialny za funkcjonowanie europejskiego środowiska RIS.
6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające cechy, role i procedury operacyjne dotyczące europejskiego środowiska RIS oraz jej podmiot operacyjny, w oparciu o zasady zawarte w specyfikacjach technicznych RIS określonych w załączniku II pkt 7, aby zapewnić ich jednolite wdrożenie w całej Unii. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11 ust. 2.
7. W celu użycia automatycznych systemów identyfikacyjnych (AIS) zastosowanie ma porozumienie regionalne dotyczące służby radiokomunikacyjnej na śródlądowych wodnych drogach (RAINWAT), zawarte w Bukareszcie w dniu 12 kwietnia 2012 r. w ramach rozporządzeń radiowych Międzynarodowej Unii Telekomunikacyjnej (ITU).
8. [...].
9. Komisja podejmuje wszelkie odpowiednie kroki w celu zweryfikowania interoperacyjności, niezawodności, dostępności i bezpieczeństwa RIS.”;

5) art. 5 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 5*

**Specyfikacje techniczne**

1. W celu zapewnienia wsparcia RIS i zapewnienia interoperacyjności tych usług, wymaganej art. 4 ust. 2, zastosowanie mają specyfikacje techniczne, o których mowa w załączniku III, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku II, i obejmują one w szczególności następujące dziedziny:
  - a) system obrazowania map elektronicznych i informacji w żegludze śródlądowej (ECDIS śródlądowy);
  - b) elektroniczne raportowanie statków;
  - c) komunikaty dla kierowników statków;
  - d) systemy kontroli ruchu statków;
  - e) zgodność sprzętu niezbędnego do korzystania z RIS;
  - f) specyfikacje techniczne dotyczące funkcjonowania europejskiego środowiska RIS;
  - g) wzajemne połączenia i wymiana informacji z unijnymi bazami danych (ERDMS);
  - h) znormalizowany interfejs dla platform informatycznych innych rodzajów transportu;
  - i) znormalizowany interfejs dla systemów wspólnot portowych oraz z inteligentnymi systemami infrastruktury śródlądowych dróg wodnych;
  - j) dane dotyczące żeglugi i planowanie podróży.”;

5a) art. 6 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 6*

**Pozycjonowanie satelitarne**

Do celów RIS, dla których wymagane jest dokładne pozycjonowanie, zaleca się stosowanie satelitarnych systemów pozycjonowania i nawigacji, takich jak usługi nawigacyjne zapewniane przez Galileo, w tym usługi wysokiej dokładności i uwierzytelnianie komunikatów nawigacyjnych usługi otwartej oraz europejski system wspomagania satelitarnego (EGNOS). Do celów zastosowań i usług opartych na danych pochodzących z obserwacji Ziemi zaleca się wykorzystywanie danych, informacji lub usług programu Copernicus.”;

- 6) art. 8 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 8*

**Właściwe organy**

Państwa członkowskie wyznaczają właściwe organy odpowiedzialne za stosowanie RIS, za międzynarodową wymianę danych, funkcjonowanie europejskiego środowiska RIS i rozpatrywanie skarg składanych przez użytkowników RIS. Do dnia ... [dwa lata od daty transpozycji niniejszej dyrektywy] Komisja otrzyma informacje na temat tych organów.”;

- 7) [...]:
- 8) art. 9 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 9*

**Przepisy dotyczące prywatności, bezpieczeństwa informacji i przetwarzania danych osobowych**

1. Państwa członkowskie wdrażają odpowiednie środki techniczne i organizacyjne zgodne z mającym zastosowanie prawem unijnym i krajowym w celu ochrony informacji i zapisów zapewnianych w ramach RIS przed niepożądanymi zdarzeniami lub niewłaściwym wykorzystaniem, w tym nieprawidłowym dostępem, zmianą lub utratą, oraz w celu zapewnienia poufności informacji handlowych i innych informacji szczególnie chronionych, wymienianych na podstawie niniejszej dyrektywy.
2. Dane, które stanowią dane osobowe zdefiniowane w art. 4 pkt 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679, mogą być przetwarzane na podstawie niniejszej dyrektywy tylko w zakresie, w jakim takie przetwarzanie jest niezbędne do działania aplikacji RIS, z myślą o zapewnieniu zharmonizowanych, interoperacyjnych i dostępnych RIS na unijnych śródlądowych drogach wodnych oraz w celu ułatwienia znormalizowanych interfejsów z innymi modalnymi usługami zarządzania ruchem.”;

9) art. 10 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 10*

**Procedura wprowadzania zmian**

1. [...]
2. Komisja jest uprawniona, zgodnie z art. 10a, do przyjmowania aktów delegowanych, aby wprowadzać zmiany do załącznika III w drodze aktualizacji, w razie potrzeby, w świetle kryteriów określonych w ust. 3 i zgodnie z zasadami zawartymi w załączniku II, odesłania do najbardziej aktualnej wersji ES-RIS oraz określenia daty rozpoczęcia jej stosowania.
3. W przypadku braku właściwych i aktualnych specyfikacji technicznych lub jeżeli specyfikacje techniczne opracowane przez CESNI nie spełniają żadnych mających zastosowanie wymogów określonych w załączniku II lub jeżeli zmiany w procesie decyzyjnym CESNI lub innych elementach normy byłyby niekorzystne dla interesów Unii i jeżeli jest to w pełni uzasadnione właściwą analizą, Komisja jest uprawniona, zgodnie z art. 10a, do przyjęcia aktów delegowanych w celu zmiany załącznika III, aby zapewnić odpowiednie specyfikacje techniczne, na podstawie zasad określonych w załączniku II.”;

10) art. 10a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 10, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia [data wejścia w życie]. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.”;

11) art. 10a ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Akt delegowany przyjęty na podstawie niniejszego artykułu wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyrażą sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu.”;

12) art. 11 otrzymuje brzmienie:

### *„Artykuł 11*

#### **Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Żeglugi Śródlądowej. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>24</sup>.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.”;

---

<sup>24</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- 13) w art. 12 uchyla się ust. 2 i 3;
- 14) dodaje się artykuł w brzmieniu:

*„Artykuł 12a*

**Monitorowanie**

Komisja monitoruje tworzenie RIS w Unii oraz składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie do dnia ... [5 lat od daty wejścia w życie].”;

- 15) załącznik I do dyrektywy 2005/44/WE zastępuje się tekstem zawartym w załączniku I do niniejszej dyrektywy;
- 16) załącznik II do dyrektywy 2005/44/WE zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku II do niniejszej dyrektywy;
- 17) tekst załącznika III do niniejszej dyrektywy dodaje się jako załącznik III.

*Artykuł 2*

**Transpozycja**

1. Państwa członkowskie objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia ... [trzy lata po wejściu w życie niniejszej dyrektywy]. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.
2. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.
3. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

*Artykuł 3*

**Wejście w życie**

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

*Artykuł 4*

**Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich posiadających śródlądowe drogi wodne objęte zakresem art. 2 dyrektywy 2005/44/WE.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

*W imieniu Rady*

*Przewodniczący / Przewodnicząca*

*Przewodniczący / Przewodnicząca*

**MINIMALNE WYMAGANIA DOTYCZĄCE DANYCH**

Zgodnie z art. 4 ust. 3 lit. a) należy dostarczyć w szczególności następujące dane:

- drogi wodne z oznaczeniem ich długości w kilometrach;
- ograniczenia w odniesieniu do jednostek pływających lub zestawów pod względem długości, szerokości, zanurzenia i najwyższego punktu ich konstrukcji;
- godziny eksploatacji struktur ograniczających, w szczególności śluz i mostów;
- przewidywany czas oczekiwania przy mostach, śluzach i w portach śródlądowych;
- lokalizacja portów i miejsc przeładunkowych;
- dane referencyjne o (wodowskazach) istotnych dla żeglugi;
- lokalizacja infrastruktury paliw alternatywnych.

Przekazane informacje są aktualne.

## **ZASADY DOTYCZĄCE SPECYFIKACJI TECHNICZNYCH DLA RIS**

### **1. Zasady ogólne**

Specyfikacje techniczne RIS są opracowywane z zachowaniem następujących zasad:

- a) określenie wymagań technicznych dla planowania, wdrażania i wykorzystania usług i systemów pokrewnych;
- b) struktura i organizacja RIS;
- c) zalecenia dla statków mających rozpocząć korzystanie z RIS w odniesieniu do poszczególnych usług oraz stopniowego rozwoju RIS.

### **2. ECDIS śródlądowe**

Specyfikacje techniczne Systemu Obrazowania Map Elektronicznych i Informacji w Żegludze Śródlądowej (ECDIS śródlądowy), które zostaną ustanowione zgodnie z art. 5, są opracowywane z zachowaniem następujących zasad:

- a) zgodność z ECDIS morskim, w celu ułatwienia ruchu statków śródlądowych w strefach ruchu mieszanego w ujściach rzek oraz w ruchu morsko-rzeczynym;
- b) określenie minimalnych wymagań sprzętu dla ECDIS śródlądowego, jak również minimalnej zawartości elektronicznych map nawigacyjnych potrzebnych dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, a w szczególności:
  - a) dużej niezawodności i dostępności wyposażenia stosowanego w ECDIS śródlądowym;
  - b) trwałości tego sprzętu pozwalającej na wytrzymanie trudnych warunków środowiskowych panujących przeważnie na pokładzie statku, bez jakiegokolwiek uszczerbku dla jakości i niezawodności tego sprzętu;
  - c) uwzględnienia w elektronicznej mapie nawigacyjnej wszelkiego rodzaju obiektów geograficznych (np. granic dróg wodnych, budowy linii brzegowej, znaków nawigacyjnych), potrzebnych do bezpiecznej żeglugi;

- d) monitorowania mapy elektronicznej za pomocą nałożonego obrazu radarowego podczas prowadzenia statku;
- c) integracja informacji o głębokości drogi wodnej w elektronicznej mapie nawigacyjnej oraz jej obrazowania względem wstępnie zaprogramowanych lub rzeczywistych poziomów wody;
- d) integracja w elektronicznej mapie nawigacyjnej informacji dodatkowych (np. pochodzących z innych źródeł niż od właściwych organów) i ich przedstawianie w ECDIS śródlądowym bez naruszenia informacji potrzebnych do bezpiecznej żeglugi;
- e) dostępność elektronicznych map nawigacyjnych dla użytkowników RIS;
- f) dostępność danych do elektronicznych map nawigacyjnych dla wszystkich producentów aplikacji, w stosownych przypadkach, w zamian za uzasadnioną kosztami opłatę;
- g) integracja aktualnych informacji o czasie oczekiwania przy mostach, śluzach i w portach śródlądowych i ich przedstawianie w ECDIS śródlądowym bez naruszenia informacji potrzebnych do bezpiecznej żeglugi.

### **3. Elektroniczne raportowanie statków**

Specyfikacje techniczne dotyczące elektronicznego raportowania statków w żegludze śródlądowej, zgodnie z art. 5, są opracowywane z zachowaniem następujących zasad:

- a) ułatwienie wymiany danych elektronicznych pomiędzy właściwymi organami państw członkowskich, pomiędzy uczestnikami żeglugi śródlądowej i morskiej oraz w transporcie multimodalnym obejmującym żeglugę śródlądową;
- b) korzystanie ze znormalizowanej treści zawiadomienia do komunikacji między statkiem a organami, organami a statkiem oraz między organami w celu zapewnienia zgodności z zasadami obowiązującymi w żegludze morskiej;
- c) wykorzystanie uznanych międzynarodowo list kodów i klasyfikacji, w miarę możliwości uwzględniających potrzeby żeglugi śródlądowej;
- d) wykorzystanie niepowtarzalnych europejskich numerów identyfikacyjnych statków.

#### 4. Komunikaty dla kierowników statków

Specyfikacje techniczne dotyczące komunikatów kierowanych do kierowników statków, zgodnie z art. 5, a w szczególności informacje o drogach wodnych, o ruchu i związane z zarządzaniem oraz planowaniem podróży, są opracowywane z zachowaniem następujących zasad:

- a) znormalizowana struktura danych, wykorzystująca uprzednio zdefiniowane moduły tekstowe i zakodowana w stopniu umożliwiającym automatyczne tłumaczenie jej najważniejszych treści na inne języki oraz ułatwiającym integrację komunikatów z systemami planowania rejsów;
- b) zgodność znormalizowanej struktury danych ze stosowaną w ECDIS śródlądowym w celu ułatwienia integracji komunikatów dla kapitanów w ECDIS śródlądowym;
- c) dostosowanie do specyfikacji technicznej dotyczącej żeglugi i planowania podróży w celu zapewnienia spójności przekazywanych informacji.

#### 5. Systemy kontroli ruchu statków

Specyfikacje techniczne dotyczące systemów kontroli ruchu statków, zgodnie z art. 5, są opracowywane z zachowaniem następujących zasad:

- a) definicja wymagań dotyczących systemów i standardowych komunikatów oraz procedur, tak by było możliwe automatyczne ich dostarczanie;
- b) rozróżnienie pomiędzy systemami dostosowanymi do wymagań taktycznych oraz strategicznymi informacjami o ruchu, mające na celu dokładność w ustalaniu położenia i wymaganego tempa aktualizacji;
- c) opis stosownych systemów technicznych kontroli ruchu statków, takich jak AIS śródlądowy (*Inland Automatic Identification System*);
- d) zgodność formatu danych z morskim systemem AIS.

## 6. Zasady europejskiego środowiska RIS

Specyfikacje techniczne dotyczące europejskiego środowiska RIS, zgodnie z art. 5, są opracowywane z zachowaniem następujących zasad:

- a) pełnienie funkcji pojedynczego cyfrowego punktu kontaktowego w zakresie żeglugi śródlądowej;
- b) zharmonizowany pojedynczy punkt dostępu w odniesieniu do aktualnych informacji, w miarę możliwości w czasie rzeczywistym, dotyczących warunków na drogach wodnych do celów bezpiecznej i zrównoważonej żeglugi, planowania i eksploatacji portów wzdłuż TEN-T;
- c) umożliwienie funkcjonowania multimodalnych łańcuchów transportowych przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego poziomu ochrony danych;
- d) wysoki poziom dokładności danych w celu sprawnej wymiany danych między odpowiednimi użytkownikami RIS wzdłuż TEN-T (w Unii i poza nią);
- e) przyjazny dla użytkowników interfejs z funkcjonalnymi, użytecznymi i praktycznymi funkcjami, takimi jak możliwość zapisywania i przechowywania profili;
- f) zharmonizowany pojedynczy punkt raportowania zgodnie z zasadą jednorazowości, również w odniesieniu do rejsów międzynarodowych;
- g) powiązanie z innymi systemami wykorzystującymi technologie informacyjne, komunikacyjne, nawigacyjne lub technologie pozycjonowania/lokalizowania w celu skutecznego zarządzania infrastrukturą, mobilnością i ruchem w TEN-T oraz zapewniania usług o wartości dodanej dla obywateli i operatorów, w tym systemami w zakresie wykorzystywania sieci w sposób bezpieczny, chroniony, ekologiczny i wydajny pod względem przepustowości;
- h) gromadzenie i zgłaszanie zanonimizowanych i zagregowanych danych dotyczących użytkownika, które można wykorzystać do monitorowania wdrażania RIS, w tym co najmniej danych dotyczących liczby użytkowników RIS, dostępności danych w europejskim środowisku RIS, połączenia i liczby przypadków wymiany z innymi systemami lub platformami cyfrowymi;
- i) zapewnienie cyberbezpieczeństwa.

## 7. Dostępność danych dla innych systemów lub platform cyfrowych

Specyfikacje techniczne dotyczące wymiany danych z innymi systemami lub platformami cyfrowymi, zgodnie z art. 5, są opracowywane z zachowaniem następujących zasad:

- a) oparcie na funkcjach zapewnianych przez europejskie środowisko RIS;
- b) ułatwianie elektronicznej wymiany danych między technologiami RIS a bazami danych i systemami wykorzystywanymi w przypadku innych rodzajów transportu, za pośrednictwem odpowiednich łączy danych oraz interfejsów;
- c) definicja wymagań dotyczących systemów i procedur do celów automatycznej wymiany danych;
- d) wymiana informacji w czasie rzeczywistym, w szczególności w przypadku pilnie potrzebnych danych;
- e) zapewnianie bezpiecznej wymiany informacji zgodnie z kompleksowym systemem kontroli dostępu opartym na prawach;
- f) prognozowanie ram wymiany międzysystemowej, które umożliwią wymagane przyszłe zmiany i powiązania z dodatkowymi systemami, w tym wymiany z przyszłą europejską przestrzenią danych dotyczących mobilności i każdym innym systemem opracowanymi w celu promowania innowacji w transporcie multimodalnym.

## 8. [...]

[...]

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

## 9. Dane dotyczące żeglugi i planowanie podróży

Specyfikacje techniczne w odniesieniu do danych dotyczących żeglugi i do planowania podróży, zgodnie z art. 5, są opracowywane z zachowaniem następujących zasad:

- a) dostarczanie aktualnych informacji w regularnych odstępach czasu i przynajmniej w przypadku wystąpienia istotnych zmian w sytuacji na drodze wodnej, które mogą mieć wpływ na żeglugę;
- b) uwzględnienie co najmniej następujących informacji:
  - a) przewidywany czas oczekiwania przy śluzach, (ruchomych) mostach, w portach śródlądowych;
  - a1) dane dotyczące europejskiej sieci dróg wodnych wymagane do celów żeglugi i planowania podróży, obejmujące co najmniej minimalne wymogi zawarte w załączniku I;
  - b) poziom wody, głębokość minimalna, prześwit pionowy, stan zapory w przypadku blokowania żeglugi, reżim, prognozowane poziomy wody, przewidywana głębokość minimalna;
  - c) sytuacja lodowa i związana z nią żeglowność;
  - d) godziny uruchamiania śluz, (ruchomych) mostów, portów śródlądowych.
  - e) [...]
- c) dostarczanie informacji za pośrednictwem ECDIS śródlądowego, komunikatów dla kierowników statków i europejskiego środowiska RIS, stosownie do przypadku.

**SPECYFIKACJE TECHNICZNE RIS**

Specyfikacje techniczne mające zastosowanie do RIS określono w normie [ES-RIS 2023/1].

---