

V Bruseli 11. júna 2024
(OR. en)

10824/24

**Medziinštitucionálny spis:
2024/0011(COD)**

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

POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. dok. Kom.:	6008/24
Predmet:	Návrh SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa mení smernica 2005/44/ES o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve – všeobecné smerovanie

I. ÚVOD

1. Komisia 31. januára 2024 zaslala uvedený návrh Európskemu parlamentu a Rade.
2. Návrh sa týka zmeny smernice Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES zo 7. septembra 2005 o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve¹.

¹ Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s. 152.

3. Smernicou 2005/44/ES sa stanovuje rámec pre zavádzanie a využívanie harmonizovaných, interoperabilných a otvorených riečnych informačných služieb¹, ktorý má za cieľ zvýšiť bezpečnosť a efektívnosť vnútrozemskej vodnej dopravy a jej šetrnosť k životnému prostrediu. V smernici sa stanovujú všeobecné požiadavky týkajúce sa spôsobu zriaďovania riečnych informačných služieb v členských štátoch, ako aj oblasti, v ktorých je potrebné vypracovať normy, a zásady, ktoré sa majú dodržiavať.
4. Komisia v roku 2021 vykonala hodnotenie smernice *ex post*². Dospela v ňom k záveru, že RIS sa stále zavádzajú pomaly a nejednotne, čo je prekážkou konkurencieschopnosti a bezpečnosti odvetvia a čo obmedzuje jeho prínos k plneniu cieľov Európskej zelenej dohody.
5. Revízia smernice sa zameriava na riešenie zistených problémov. Má tri hlavné ciele:
 - zabezpečiť dostupnosť údajov RIS a harmonizované normy,
 - uľahčiť integráciu vnútrozemskej vodnej dopravy do multimodálneho reťazca,
 - dosiahnuť väčšie využívanie a interoperabilitu digitálnych riešení a riešiť obavy v oblasti ochrany údajov.
6. Komisia prijala návrh v kontexte svojho Programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti (REFIT). Návrh vychádza z výsledkov posúdenia vplyvu³, ktoré bolo založené na externej podpornej štúdii.

¹ Riečne informačné služby („RIS“) sú pokročilé služby a funkcie, ktoré sa týkajú predovšetkým aspektov vnútrozemskej plavby súvisiacich s plavbou alebo dopravou. Služby súvisiace s plavbou sú služby poskytovania informácií o plavebnej dráhe, informácie o plavbe, riadenie plavby a monitorovanie plavby a pomoc v prípade nehody, kým služby súvisiace s dopravou sú plán cesty, riadenie prístavov a terminálov, riadenie nákladu a nautického servisu, štatistické služby a poplatky za používanie infraštruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy.

² SWD(2021) 0050 final.

³ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

II. PRESKÚMANIE OSTATNÝMI INŠTITÚCIAMI

7. Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) vymenoval 17. apríla 2024 za spravodajcu pána Toma Berendsena (PPE, Holandsko).
8. Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal svoje stanovisko k návrhu 24. apríla 2024¹. Európsky výbor regiónov sa 9. februára 2024 rozhodol stanovisko nezaujať.

III. SÚČASNÝ STAV ROKOVANÍ V RADE

9. Pracovná skupina pre námornú dopravu rokovala o návrhu na šiestich zasadnutiach od februára 2024. Všetky delegácie vyjadrili všeobecnú podporu cieľom návrhu Komisie, ktorým sa má zlepšiť bezpečnosť a efektívnosť vnútrozemskej vodnej dopravy a jej šetrnosť k životnému prostrediu. Pracovná skupina návrh podrobne preskúmala a prerokovala niekoľko kompromisných návrhov, ktoré predložilo predsedníctvo.
10. Výbor stálych predstaviteľov na zasadnutí 5. júna potvrdil podporu najnovšiemu kompromisu a odporučil Rade, aby na zasadnutí Rady TTE (doprava) 18. júna 2024 dospela k všeobecnému smerovaniu.
11. V návrhu Komisie sa vykonalo viacero zmien. Mnohé z nich sú zamerané na objasnenie ustanovení o spracúvaní osobných údajov a zabezpečenie technickej súdržnosti. Zaviedli sa aj ďalšie podstatné zmeny uvedené nižšie.
12. Komisia navrhla rozšíriť rozsah pôsobnosti smernice na všetky vnútrozemské vodné cesty, ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete TEN-T. V dôsledku toho by sa smernica stala uplatniteľnou vo viacerých členských štátoch, ktoré doteraz RIS nezaviedli, pretože nie sú priamo prepojené s vnútrozemskými vodnými cestami z iných členských štátov. V týchto štátoch predstavuje vnútrozemská vodná doprava v podstate vnútroštátnu prevádzku a neobsahuje cezhraničný prvok. Tieto členské štáty spochybnili pridanú hodnotu zavedenia RIS; podľa ich posúdenia by to znamenalo značné náklady a administratívne zaťaženie bez akýchkoľvek výhod pre vnútorný trh či celkové fungovanie dopravného systému. Vnútrozemskú vodnú dopravu v týchto krajinách už často pokrývajú námorné systémy.

¹ 10350/24.

Okrem toho treba poznamenať, že Komisia vo svojom posúdení vplyvu nezohľadnila finančné a administratívne dôsledky tohto rozšírenia rozsahu pôsobnosti.

13. Z uvedených dôvodov sa zmenilo znenie článku 2: smernica by sa mala naďalej uplatňovať na vnútrozemské vodné cesty a vnútrozemské prístavy, ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete a sú *priamo prepojené* s vnútrozemskými vodnými cestami a vnútrozemskými prístavmi iného členského štátu (a ktoré sú tiež súčasťou siete TEN-T). Existujúce ustanovenie v článku 2 ods. 2, ktoré umožňuje členským štátom dobrovoľne uplatňovať smernicu na vnútrozemských vodných cestách, ktoré nepatria do rozsahu jej pôsobnosti, zostáva nezmenené.
14. Priame prepojenie medzi RIS a informačnými systémami ostatných druhov dopravy, ako je európske prostredie jednotnej námornej platformy (EMSW) a elektronické údaje o nákladnej doprave (eFTI), sa z textu vypustilo na žiadosť viacerých členských štátov a objasnilo sa v odôvodnení.
15. Mechanizmus vybavovania sťažností, ktorý navrhla Komisia (článok 8a), považovala väčšina členských štátov za príliš normatívny. Takéto mechanizmy už existujú na vnútroštátnej úrovni a mnohé delegácie vyjadrili obavy, že takéto ustanovenie by prinieslo zvýšené administratívne zaťaženie; niekoľko členských štátov dokonca vyjadrilo názor, že navrhované znenie by bolo v rozpore s uplatňovaním zásad subsidiarity a proporcionality. Článok sa preto vypustil.
16. Členské štáty nepodporili návrh Komisie umožniť aktualizáciu prílohy I prostredníctvom delegovaného aktu. V tejto prílohe sa uvádza zoznam relevantných údajov, ktoré sa musia poskytnúť používateľom RIS, pričom akékoľvek zmeny tohto zoznamu by mohli mať významné finančné dôsledky. Po druhé, takýto zjednodušený postup nie je reálne potrebný, keďže za posledných 19 rokov od prijatia pôvodnej smernice tento zoznam nebolo potrebné aktualizovať.
17. Okrem toho by sa lehota na transpozíciu navrhovaná Komisiou (jeden rok po nadobudnutí účinnosti posmeňujúcej smernice) predĺžila na 3 roky.

18. Spolu s návrhom bolo vypracované aj posúdenie vplyvu¹. Uvedené posúdenie vplyvu bolo predložené a dôkladne preskúmané na jednom zasadnutí pracovnej skupiny. Odznali k nemu pripomienky, ktoré sa týkali najmä dôsledkov navrhovaného rozšírenia rozsahu pôsobnosti smernice.
19. Komisia v tejto fáze postupu trvá na procesnej výhrade ku všetkým zmenám svojho návrhu.

IV. KROKY POŽADOVANÉ OD RADY

20. Vzhľadom na uvedené sa Rada vyzýva, aby na základe znenia uvedeného v prílohe k tejto poznámke dospela k *všeobecnému smerovaniu* k návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2005/44/ES o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve.

¹ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

2024/0011 (COD).

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 2005/44/ES o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES² sa vytvára rámec na zavádzanie a využívanie harmonizovaných riečnych informačných služieb (ďalej len „RIS“) v Únii. Zavádzanie riečnych informačných služieb na vnútrozemských vodných cestách podporuje bezpečnosť a efektívnosť dopravy po vnútrozemských vodných cestách a v podstate jej udržateľnosť, a to prostredníctvom zvýšenia efektívnosti prepravy po vnútrozemských vodných cestách.

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES zo 7. septembra 2005 o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) Od nadobudnutia účinnosti smernice 2005/44/ES využíva odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy výhody poskytovania harmonizovaných riečnych informačných služieb. Úroveň harmonizácie medzi členskými štátmi je však rôzna, pričom proces zavádzania nevyhnutných predpisov sa ukazuje byť zdĺhavý. Zároveň sa v Európskej zelenej dohode³ požaduje ďalší rozvoj automatizovanej a prepojenej multimodálnej mobility, a preto by sa riečne informačné služby mali prispôbiť na účely riešenia týchto nových výziev. Okrem toho sa v stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu⁴ navrhuje revízia smernice 2005/44/ES ako jedno z jej opatrení na dosiahnutie cieľa podporiť vytvorenie skutočne inteligentného dopravného systému, efektívne pridelovanie kapacity a riadenie plavby. Z akčného plánu NAIADES III⁵ vyplýva, že na podporu cieľa začleniť vnútrozemské vodné cesty do roku 2030 ako súčasť bezproblémového systému harmonizovaných riečnych informačných služieb by sa revízie právneho rámca riečnych informačných služieb mali zamerať na pomoc pri odstránení existujúcich nedostatkov v oblasti harmonizácie a interoperability s inými druhmi dopravy a prispieť k lepšej dostupnosti, opakovanému použitiu a interoperabilite údajov v rámci digitálnych systémov v súlade s Európskou dátovou stratégiou⁶. Tieto zmeny a vývoj, ako aj skúsenosti získané pri vykonávaní smernice 2005/44/ES by sa mali zohľadniť pri úprave riečnych informačných služieb.
- (3) V záujme prijatia koherentného prístupu k interoperabilite v sektore verejných služieb by sa pri zavádzaní európskeho prostredia RIS a vykonávaní ďalších riešení patriacich do rozsahu pôsobnosti tohto aktu mali dodržiavať zásady stanovené v najnovšom európskom rámci interoperability⁷, ako sa nariaďuje v článku 6 návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovujú opatrenia na zabezpečenie vysokej úrovne interoperability verejného sektora v celej Únii (akt o interoperabilnej Európe)⁸.

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) Nariadením (EÚ) č. 1315/2013⁹ sa stanovujú požiadavky na rozvoj transeurópskej dopravnej siete (ďalej len „TEN-T“)¹⁰ s cieľom dosiahnuť plynulé fungovanie vnútorného trhu, pričom jeho cieľom je zabezpečiť, aby v rámci tejto siete boli k dispozícii rovnako kvalitné služby a aby boli kompatibilné so systémami iných druhov dopravy.
- (5) Vzhľadom na skutočnosť, že väčšina ciest vnútrozemských plavidiel je svojou povahou medzinárodná, riečne informačné služby by sa mali zameriavať na tie vnútrozemské vodné cesty, ktoré sú súčasťou siete TEN-T a sú priamo prepojené s vnútrozemskými vodnými cestami iného členského štátu, ktoré sú tiež súčasťou siete TEN-T, teda na vnútrozemské vodné cesty s veľkým významom pre Úniu. Členské štáty by mali byť schopné ďalej dobrovoľne rozšíriť požiadavky na riečne informačné služby na tie časti svojej siete vnútrozemských vodných ciest, ktoré nie sú súčasťou siete TEN-T, s cieľom zohľadniť vnútroštátne špecifiká. Členské štáty, t. j. ktorýkoľvek z obidvoch dotknutých členských štátov, by tiež mali byť schopné poskytovať služby RIS v cezhraničnom kontexte. Príslušné orgány členských štátov spolupracujú na účely poskytovania týchto služieb RIS na cezhraničných vnútrozemských vodných cestách.
- (5a) Vzhľadom na útočnú vojnu Ruska proti Ukrajine nie je spolupráca medzi Úniou a Ruskom v oblasti RIS vhodná, ani nie je v záujme Únie. V dôsledku toho už cezhraničná spolupráca v oblasti RIS s Ruskom nie je na území členských štátov prioritou.

⁹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

¹⁰ Politika EÚ týkajúca sa transeurópskej dopravnej siete, politika TEN-T, predstavuje kľúčový nástroj na vytvorenie súvislej, efektívnej, multimodálnej a kvalitnej dopravnej infraštruktúry v celej EÚ. Zahŕňa železnice, vnútrozemské vodné cesty, trasy príbrežnej námornej dopravy a cesty a spája mestské uzly, námorné a vnútrozemské prístavy, letiská a terminály.

- (6) Zo skúseností získaných pri uplatňovaní smernice 2005/44/ES vyplynulo, že je dôležité posilniť technické predpisy týkajúce sa poskytovania údajov o plavbe a pláne cesty s cieľom zvýšiť kvalitu a včasnosť informácií poskytovaných užívateľom RIS. Európsky systém správy referenčných údajov (ďalej len „ERDMS“), ktorý zriadila a aktuálne prevádzkuje Komisia, obsahuje referenčné údaje a zoznamy kódov nevyhnutné na riadne fungovanie riečnych informačných služieb. Fungovanie systému ERDMS by sa v budúcnosti mohlo previesť na tretiu stranu.
- (7) Vďaka tomu, že užívatelia RIS budú mať počas plavby k dispozícii aktuálne a presné informácie o stave plavebnej dráhy a konkrétnych miest, ako sú mosty, plavebné komory a vnútrozemské prístavy, by sa mala zvýšiť celková efektívnosť odvetvia vnútrozemskej vodnej dopravy. Riečne informačné služby by preto mali obsahovať aktuálnu výmenu údajov s poloautomatickým a plne automatickým riadením systémov infraštruktúry plavebných komôr a pohyblivých mostov, ako aj so systémami vnútrozemských prístavov slúžiacimi užívateľom prístavov.
- (8) Na to, aby riečne informačné služby umožňovali prepojenie s logistickým reťazcom, je dôležité, aby výmena informácií neprebiehala len medzi používateľmi vnútrozemskej vodnej dopravy (napr. prostredníctvom systémov slúžiacich užívateľom vnútrozemských prístavov a inteligentných systémov infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest), ale aj medzi systémami a aplikáciami iných druhov dopravy. Vnútroštátne námorné jednotné kontaktné miesta v rámci európskeho prostredia jednotnej námornej platformy (ďalej len „EMSWe“)¹¹ by mali v rámci námornej dopravy umožňovať harmonizované hlásenia z lodí v celej Únii. Výmenou informácií súvisiacich s plavbou, ako je čas príchodu a odchodu, by sa zabezpečila interoperabilita, multimodálnosť a plynulá integrácia vnútrozemskej vodnej dopravy s celým logistickým reťazcom. Ak sa to vyžaduje, elektronické údaje o nákladnej doprave (ďalej len „eFTI“) by mali tvoriť základ výmeny informácií o náklade medzi užívateľmi RIS, ktoré sa týkajú nebezpečného tovaru a odpadu. V prípade potreby by riečne informačné služby mali uľahčovať vytváranie prepojení medzi digitálnymi systémami a platformami iných druhov dopravy a mali by im sprístupňovať informácie.

¹¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1239 z 20. júna 2019, ktorým sa zriaďuje európske prostredie jednotnej námornej platformy a ktorým sa zrušuje smernica 2010/65/EÚ (Ú. v. EÚ L 198, 25.7.2019, s. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) Výmena informácií medzi plavidlami vnútrozemskej plavby a vnútrozemskými prístavmi, napríklad o dostupnosti prístavných zariadení, prevádzkových hodinách, alebo informácií o plavidlách a náklade nie je vždy optimálna, čo ovplyvňuje efektívnosť činností vnútrozemskej vodnej dopravy. Informácie o dostupnosti infraštruktúry pre alternatívne palivá v prístavoch má mimoriadny význam pri presadzovaní environmentálneho správania odvetvia. V záujme zjednodušenia a zefektívnenia výmeny týchto informácií a zlepšenia celkovej efektívnosti odvetvia je dôležité, aby sa takéto výmeny stali súčasťou riečnych informačných služieb a aby sa vypracovali potrebné technické predpisy.
- (10) Prostredníctvom použitia jednotnej digitálnej platformy pre riečne informačné služby by sa malo zefektívniť poskytovanie riečnych informačných služieb, zvýšiť efektívnosť činností vnútrozemskej vodnej dopravy a znížiť zaťaženie poskytovateľov a užívateľov RIS. Uvedená platforma (ďalej len „európske prostredie RIS“) by mala slúžiť na podporu príslušných služieb, byť ústredným miestom na výmenu informácií RIS v rámci odvetvia vnútrozemskej vodnej dopravy, ako aj s inými druhmi dopravy, a preto by sa mala stať hlavným digitálnym pilierom na poskytovanie riečnych informačných služieb v Únii. Členské štáty by mali určiť jeden alebo viacero príslušných orgánov, ktoré budú zodpovedať za prevádzku európskeho prostredia RIS. Tieto orgány sa na účely prevádzky európskeho prostredia RIS považujú za prevádzkovateľov.
- (11) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky na zavedenie európskeho prostredia RIS by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci na stanovenie rámca na vytvorenie a fungovanie platformy. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011.¹²
- (11a) Spolupráca s tretími krajinami, najmä so susednými krajinami, je dôležitá na zabezpečenie prepojenia a interoperability medzi európskym prostredím RIS a vnútroštátnymi RIS týchto tretích krajín.

¹² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11b) Členské štáty, v prípade potreby v spolupráci s Úniou, by mali nabádať veliteľov lodí, prevádzkovateľov, agentov alebo vlastníkov plavidiel, ktoré sa plavia na ich vnútrozemských vodných cestách, lodných odosielateľov alebo vlastníkov nákladu na palube týchto plavidiel, aby plne využívali služby, ktoré sú im na základe tejto smernice k dispozícii.
- (12) Členské štáty sa vyzývajú, aby zaviedli účinný postup vybavovania sťažností. Orgány členských štátov sa nabádajú, aby spolupracovali pri vybavovaní sťažností týkajúcich sa cezhraničných prvkov (napríklad nekompatibilné normy pri nahlasovaní informácií o plavidlách), keďže 75 % činností vnútrozemskej vodnej dopravy zahŕňa medzinárodné cesty. Žiadnym vybavovaním sťažností podľa tejto smernice by nemali byť dotknuté právomoci dozorných orgánov vyplývajúce z právnych predpisov Únie a členských štátov vrátane nariadenia (EÚ) 2016/679¹³ a nariadenia (EÚ) 2018/1725¹⁴.
- (13) Príprava technických predpisov by sa mala riadiť súborom zásad (najmä zásadami uvedenými v prílohe II) s cieľom zabezpečiť riadne a harmonizované vykonávanie ustanovení smernice 2005/44/ES. Tieto zásady by mali obsahovať prehľad hlavných prvkov, ktoré by mal zahŕňať každý komponent RIS.
- (14) Požiadavkami a technickými predpismi na účely riečnych informačných služieb by sa malo zabezpečiť predovšetkým to, aby sa údaje RIS, ktoré predstavujú osobné údaje v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679, mohli spracúvať výhradne v súlade so systémom s komplexnou kontrolou prístupu založenou na právach, ktorý poskytuje určené funkcie, aby všetky príslušné orgány mohli mať okamžitý prístup k týmto údajom v súlade so svojimi regulačnými právomocami, aby sa vykonali vhodné technické a organizačné opatrenia s cieľom zabezpečiť spracúvanie osobných údajov elektronickými prostriedkami v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679¹⁵

¹³ Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1.

¹⁴ Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39.

¹⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

a nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725¹⁶ vrátane ochrany proti porušeniam ochrany osobných údajov a aby sa spracúvanie citlivých obchodných informácií vykonávalo spôsobom, ktorý rešpektuje dôvernosť týchto informácií.

- (15) S cieľom zaistiť bezpečnú a optimálnu plavbu plavidiel na vnútrozemských vodných cestách by členské štáty mali poznať polohu všetkých lodí vnútrozemskej plavby, a to aj prostredníctvom použitia údajov automatických identifikačných systémov. Členské štáty by si takisto mali vymieňať informácie súvisiace s riečnymi informačnými službami s cieľom zvýšiť efektívnosť riečnych informačných služieb a znížiť požiadavky týkajúce sa hlásení. Ak sa s prenosom informácií súvisiacich s riečnymi informačnými službami a ich výmenou na uvedené účely spája spracúvanie osobných údajov, napr. spracúvanie mien alebo spracúvanie lokalizačných údajov umožňujúcich priamu alebo nepriamu identifikáciu osoby, členské štáty by mali zabezpečiť zákonnosť spracovania týchto osobných údajov v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679 a prípadne so smernicou 2002/58/ES.
- (16) [...]
- (17) Na Komisiu by sa mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o zmenu prílohy III k smernici 2005/44/ES s cieľom poskytnúť primerané technické predpisy pre riečne informačné služby v súlade so zásadami uvedenými v prílohe II k smernici 2005/44/ES s cieľom chrániť záujmy Únie, ak je to náležité zdôvodnené vhodnou analýzou a ak neexistujú príslušné a aktuálne medzinárodné normy na zaistenie bezpečnosti plavby alebo ak by zmeny rozhodovacieho procesu Európskeho výboru pre vypracovanie noriem v oblasti vnútrozemskej plavby (CESNI) alebo výsledok tohto procesu ohrozili záujmy Únie.

¹⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 z 23. októbra 2018 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov inštitúciami, orgánmi, úradmi a agentúrami Únie a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 45/2001 a rozhodnutie č. 1247/2002/ES (Ú. v. EÚ L 295, 21.11.2018, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) Zo skúseností získaných pri uplatňovaní smernice 2005/44/ES vyplýva, že zavedenie a aktualizácia technických predpisov trvá dlhý čas, čo má vplyv na výkon odvetvia. Je preto dôležité zmeniť proces, ktorým sa zavádzajú technické predpisy.
- (19) Takýto proces založený na technických predpisoch vypracovaných výborom CESNI sa zaviedol smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1629¹⁷. Výbor CESNI¹⁸, ktorý funguje pod záštitou Ústrednej komisie pre plavbu na Rýne (ďalej len „CCNR“) a je otvorený pre expertov zo všetkých členských štátov, zodpovedá za vypracovanie technických noriem v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy. Zo skúseností vyplýva, že výbor CESNI vypracoval a aktualizoval technické požiadavky na plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy usporiadaným a včasným spôsobom. V prípade smernice 2005/44/ES by sa s ohľadom na odborné znalosti výboru CESNI a na skúsenosti z vykonávania smernice (EÚ) 2016/1629 mal uplatniť podobný prístup.
- (20) V záujme zaistenia vysokej úrovne bezpečnosti a efektívnosti vnútrozemskej plavby, zabezpečenia poskytovania riečnych informačných služieb a zohľadnenia vedeckého a technického pokroku a ďalšieho vývoja v odvetví by odkaz na platné technické predpisy týkajúce sa riečnych informačných služieb, európsku normu pre riečne informačné služby (ďalej len „norma ES-RIS“), ak je v súlade so zásadami podľa prílohy II, mal tvoriť neoddeliteľnú, ale nie nevyhnutnú súčasť smernice 2005/44/ES a mal by sa priebežne aktualizovať. Preto by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, ktorými sa mení príloha III k smernici 2005/44/ES, pokiaľ ide o aktualizáciu odkazu v súlade s najnovším znením normy ES-RIS a stanovenie dátumu jej vstupu do platnosti.

¹⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1629 zo 14. septembra 2016, ktorou sa stanovujú technické požiadavky na lode vnútrozemskej plavby, ktorou sa mení smernica 2009/100/ES a ktorou sa zrušuje smernica 2006/87/ES (Ú. v. EÚ L 252, 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

¹⁸ Výbor CESNI bol zriadený na základe uznesenia komisie CCNR č. 2015-i-3.

- (21) Pri prijímaní delegovaných aktov je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016¹⁹. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
- (22) Výbor pre kapitánske osvedčenia pre prepravu tovaru a cestujúcich vnútrozemskou vodnou dopravou uvedený v článku 11 smernice 2005/44/ES sa zrušuje. Namiesto neho je príslušným výborom na pomoc Komisii v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011²⁰ v súvislosti s riečnymi informačnými službami výbor pre vnútrozemskú vodnú dopravu s odbornými znalosťami v oblasti noriem a technických predpisov v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy. Touto smernicou sa navyše zavádzajú zmeny v článkoch 5 a 12 smernice 2005/44/ES týkajúce sa postupu výboru, ktoré sa musia zohľadniť v aktualizovanom článku. Článok 11 smernice 2005/44/ES by sa preto mal zmeniť s cieľom zohľadniť uvedené zmeny.
- (23) Na účely lepšej tvorby práva a zjednodušenia by malo byť možné odkazovať v smernici 2005/44/ES na medzinárodné normy bez toho, aby boli duplicitne uvedené v právnom rámci Únie.
- (24) Riečne informačné služby sa v Únii zaviedli v roku 2005 a členské štáty zhromaždili značné skúsenosti z ich vývoja a vykonávania. Okrem toho technické predpisy potrebné na fungovanie riečnych informačných služieb obsahuje príloha III k smernici 2005/44/ES. V tejto súvislosti by sa mal vypustiť článok 12 ods. 2 smernice 2005/44/ES. Navyše zmenou rozsahu pôsobnosti smernice 2005/44/ES tak, aby bola zameraná na sieť TEN-T, sa požiadavka na vykonávanie riečnych informačných služieb vzťahuje na najvýznamnejšie

¹⁹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1., ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj?locale=sk.

²⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

vodné cesty, čím sa vytvára spoľahlivá dopravná sieť. Vzhľadom na to by sa mal vypustiť článok 12 ods. 3 smernice 2005/44/ES.

- (25) V súlade so zásadou proporcionality je v záujme dosiahnutia základného cieľa, ktorým je vytvorenie rámca na poskytovanie riečnych informačných služieb v Únii, potrebné a vhodné stanoviť pravidlá týkajúce sa vytvorenia a prevádzky riečnych informačných služieb a súvisiacich technických predpisov. V súlade s článkom 5 ods. 4 Zmluvy o Európskej únii táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie sledovaných cieľov.
- (26) V súlade s článkom 42 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 sa uskutočnili konzultácie s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý 20. marca 2024 vydal stanovisko²¹.
- (27) Smernica 2005/44/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

²¹ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

Článok 1

Zmeny smernice 2005/44/ES

Smernica 2005/44/ES sa mení takto:

1. Článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

Predmet úpravy

1. Touto smernicou sa vytvára rámec pre zavádzanie a využívanie harmonizovaných riečnych informačných služieb (RIS) v Únii s cieľom podporiť vnútrozemskú vodnú dopravu na účely zvýšenia jej bezpečnosti, efektívnosti a udržateľnosti a umožnenia jej prepojenia s inými druhmi dopravy.
2. Táto smernica poskytuje rámec pre vypracovanie a ďalší rozvoj technických požiadaviek, predpisov a podmienok, ktoré zabezpečujú harmonizované, interoperabilné a prístupné riečne informačné služby na vnútrozemských vodných cestách Únie a uľahčujú štandardizované rozhrania so službami riadenia prevádzky v iných druhoch dopravy.“.

2. V článku 2 sa odsek 1 nahrádza takto:

- „1. Táto smernica sa vzťahuje na zavedenie a prevádzku riečnych informačných služieb na všetkých vnútrozemských vodných cestách a vo všetkých vnútrozemských prístavoch členských štátov, ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete, ako sa stanovuje a uvádza v prílohách I a II k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013²², a ktoré sú priamo prepojené s vnútrozemskými vodnými cestami a vnútrozemskými prístavmi iného členského štátu, ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete, ako sa uvádza v prílohách I a II k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013.“.

²² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3. V článku 3 sa dopĺňajú tieto písmená:

„ha) „transeurópska dopravná sieť“ (TEN-T) sú vnútrozemské vodné cesty vymedzené v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013;

hb) [...];

hc) [...];

hd) [...];

he) „európsky systém správy referenčných údajov“ (ERDMS) je register (knihnica) s jednotným prístupovým bodom obsahujúci referenčné údaje a zoznamy kódov, ktoré používajú aplikácie IT v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy. Neobsahuje sieťové údaje v súlade s prílohou I a prílohou III, ktoré poskytujú členské štáty;

hf) „systém slúžiaci užívateľom prístavov“ je elektronická platforma na výmenu informácií medzi verejnými a súkromnými zainteresovanými stranami s cieľom zabezpečiť plynulé prístavné a logistické procesy;

hg) „inteligentný systém infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest“ je elektronická platforma na podporu poloautomatického a plne automatického riadenia infraštruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy v plavebných komorách a pri pohyblivých mostoch v rámci siete TEN-T, ktorú prevádzkujú verejné orgány na riadenie vodných ciest.

hh) „európske prostredie RIS“ je elektronická platforma s jednotným prístupovým bodom pre užívateľov RIS, ktorá prijíma vnútroštátne informácie RIS pre užívateľov RIS a ktorá poskytuje prepojenie na elektronické nahlasovanie podľa zásady „jedenkrát a dost“;

hi) „vnútrozemské prístavy“ sú prístavy vnútrozemskej vodnej dopravy základnej siete TEN-T alebo súhrnnej siete TEN-T uvedené a kategorizované v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013.“.

4. Článok 4 sa nahrádza takto:

„Článok 4

Zavedenie riečnych informačných služieb

1. Členské štáty prijímú opatrenia potrebné na zavedenie riečnych informačných služieb na vnútrozemských vodných cestách a vo vnútrozemských prístavoch patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice.
2. Členské štáty vypracujú riečne informačné služby takým spôsobom, aby bola aplikácia RIS efektívna, rozšíriteľná a interoperabilná tak, aby bolo možné spolupracovať s inými aplikáciami RIS a so systémami pre iné druhy dopravy, pričom zároveň zabezpečujú rozhrania so systémami riadenia dopravy a obchodnými činnosťami.
3. V záujme zriadenia riečnych informačných služieb členské štáty:
 - a) zabezpečia, aby sa užívateľom RIS poskytli všetky relevantné údaje týkajúce sa plavby a plánu cesty na vnútrozemských vodných cestách. Tieto sieťové údaje, stanovené v prílohe I, sú aktuálne a poskytujú sa prinajmenšom v prístupnom bežnom elektronickom formáte v súlade s prílohou III;
 - b) zabezpečia, aby pre všetky ich vnútrozemské vodné cesty a vnútrozemské prístavy siete TEN-T, okrem údajov uvedených v písmene a), mali užívatelia RIS k dispozícii elektronické navigačné mapy vhodné na účely plavby;
 - c) umožnia, pokiaľ si vnútroštátne alebo medzinárodné predpisy vyžadujú hlásenia z lodí, aby príslušné orgány dostávali elektronické hlásenia z lodí o všetkých požadovaných údajoch lodí. Pri cezhraničnej doprave sa prenos takýchto údajov v plnom rozsahu medzi príslušnými orgánmi susedných štátov umožní pred príchodom plavidiel na hranicu;

- d) zabezpečia, aby boli plavebné správy pre veliteľov lodí, vrátane informácií o vodnom stave (alebo o maximálnom prípustnom ponore) a hlásení o ľadochode na vnútrozemských vodných cestách, poskytované ako štandardné kódované správy, ktoré sa dajú stiahnuť. Štandardná správa obsahuje aspoň tie informácie, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú plavbu. Plavebné správy pre veliteľov lodí sú aktuálne a poskytujú sa prinajmenšom v prístupnom bežnom elektronickom formáte;
- e) [...];
- ea) zabezpečia, aby boli sieťové údaje v rámci európskeho prostredia RIS aktuálne, a to tým, že budú bez odkladu poskytovať všetky potrebné sieťové údaje vymedzené v prílohách I a III;
- f) zabezpečia, aby sa prostredníctvom rozhraní vyhovujúcich technickým špecifikáciám ustanoveným v súlade s prílohou II §7 poskytovali v náležitých prípadoch do elektronických prostredí na výmenu informácií zriadených na základe práva Únie a používaných v iných druhoch dopravy aspoň informácie, ktoré súvisia s plavbou;
- g) [...];
- h) zabezpečia, aby boli k dispozícii štandardizované rozhrania podľa prílohy II a prílohy III pre systémy slúžiace užívateľom vnútrozemských prístavov, ktoré okrem iného zahŕňajú informácie o dostupnosti infraštruktúry pre alternatívne palivá, a najmä zariadení požadovaných podľa článku 10 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804²³;
- i) zabezpečia, aby boli k dispozícii štandardizované rozhrania podľa prílohy II a prílohy III pre ostatné inteligentné systémy infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest na účely riadenia riečnej plavby.

²³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 z 13. septembra 2023 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice 2014/94/EÚ (Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Závazky uvedené v tomto odseku sa splnia v súlade s požiadavkami a zásadami uvedenými v prílohách I a II.

4. Príslušné orgány členských štátov zriadia centrá RIS v súlade s regionálnymi potrebami.
5. Členské štáty spoločne vytvoria, spravujú, prevádzkujú, používajú a udržiavajú európske prostredie RIS, ktoré poskytuje služby súvisiace s plavebnou dráhou, infraštruktúrou, plavbou a dopravou, a poskytujú potrebné údaje. Európske prostredie RIS je dostupné pre všetkých užívateľov RIS a predstavuje hlavnú platformu na výmenu informácií súvisiacich s riečnymi informačnými službami. Obsahuje rozhrania na prepojenie so systémami iných druhov dopravy a vnútrozemských prístavov. Členské štáty určia jeden alebo viacero príslušných orgánov zodpovedných za európske prostredie RIS.
6. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví prevádzkové charakteristiky, úlohy a postupy európskeho prostredia RIS a určí jeho prevádzkovateľa, a to na základe zásad týkajúcich sa technických predpisov RIS uvedených v bode 7 prílohy II, aby sa zabezpečilo ich jednotné vykonávanie v celej Únii. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 11 ods. 2.
7. Na používanie automatického identifikačného systému (AIS) sa vzťahuje Regionálna dohoda o rádiokomunikačnej službe na vnútrozemských vodných cestách (RAINWAT) uzavretá v Bukurešti 12. apríla 2012 v rámci Rádiokomunikačného poriadku Medzinárodnej telekomunikačnej únie (ITU).
8. [...].
9. Komisia prijme vhodné opatrenia na overenie interoperability, spoľahlivosti, dostupnosti a bezpečnosti riečnych informačných služieb.“.

5. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Technické predpisy

1. S cieľom podporiť riečne informačné služby a zabezpečiť interoperabilitu týchto služieb podľa článku 4 ods. 2 sa uplatňujú technické predpisy uvedené v prílohe III v súlade so zásadami stanovenými v prílohe II a vzťahujú sa najmä na tieto oblasti:
 - a) elektronický mapový zobrazovací a informačný systém na vnútrozemskú navigáciu (vnútrozemský systém ECDIS);
 - b) elektronické hlásenia z lodí;
 - c) plavebné správy pre veliteľov lodí;
 - d) systémy lokalizácie plavidiel a sledovania ich dráhy;
 - e) zlučiteľnosť zariadenia potrebného na využívanie riečnych informačných služieb;
 - f) technické špecifikácie prevádzky európskeho prostredia RIS;
 - g) prepojenie a výmena informácií s databázami Únie (ERDMS);
 - h) štandardizované rozhranie pre platformy IT iných druhov dopravy;
 - i) štandardizované rozhranie pre systémy slúžiace užívateľom prístavov a inteligentné systémy infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest;
 - j) údaje týkajúce sa plavby a plánu cesty.“

5a. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

Určenie polohy zo satelitov

Na účely riečnych informačných služieb, pre ktoré sa vyžaduje presné určovanie polohy, sa odporúča používanie satelitných zameriavacích a navigačných systémov, ako sú navigačné služby poskytované systémom Galileo, vrátane služby vysokej presnosti a otvorenej služby na autentifikáciu navigačných správ a Európskej prekryvnej služby geostacionárnej navigácie (EGNOS). Na účely aplikácií a služieb využívajúcich údaje získané pozorovaním Zeme sa odporúča využívanie údajov, informácií alebo služieb programu Copernicus.“.

6. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Príslušné orgány

Členské štáty určia príslušné orgány pre aplikáciu RIS, pre medzinárodnú výmenu údajov, pre prevádzku európskeho prostredia RIS a pre vybavovanie sťažností užívateľov RIS. Členské štáty tieto orgány oznámia Komisii do ... [dvoch rokov od dátumu transpozície tejto smernice].“.

7. [...]:

8. Článok 9 sa nahrádza takto:

„Článok 9

Pravidlá týkajúce sa ochrany súkromia, bezpečnosti informácií a spracúvania osobných údajov

1. Členské štáty v súlade s platným právom Únie a vnútroštátnym právom prijímú vhodné technické a organizačné opatrenia na ochranu informácií a záznamov RIS pred nežiaducimi udalosťami alebo zneužitím vrátane neoprávneného prístupu k nim, ich zmeny alebo straty a na zabezpečenie dôvernosti obchodných a iných citlivých informácií, ktoré sa vymieňajú podľa tejto smernice.“
2. Údaje, ktoré predstavujú osobné údaje v zmysle vymedzenia v článku 4 bode 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679, sa môžu spracúvať na základe tejto smernice, len pokiaľ je takéto spracúvanie potrebné na činnosť aplikácií riečnych informačných služieb, s cieľom zabezpečiť harmonizované, interoperabilné a prístupné riečne informačné služby na vnútrozemských vodných cestách Únie a uľahčiť vytváranie štandardizovaných rozhraní s inými službami riadenia dopravy.“

9. Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Postup pri zmene

1. [...]
2. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 10a s cieľom zmeniť prílohu III prostredníctvom aktualizácie, v prípade potreby so zreteľom na kritériá vymedzené v odseku 3, odkazu na najnovšie znenie normy ES-RIS a stanoviť dátum jej uplatňovania, a to v súlade so zásadami uvedenými v prílohe II.
3. Ak neexistujú príslušné a aktuálne technické predpisy alebo ak technické predpisy vypracované výborom CESNI nevyhovujú žiadnym platným požiadavkám stanoveným v prílohe II, prípadne ak by zmeny rozhodovacieho procesu výboru CESNI alebo iných prvkov normy ohrozili záujmy Únie, a za predpokladu náležitého zdôvodnenia vhodnou analýzou, Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 10a na účely zmeny prílohy III s cieľom stanoviť príslušné technické predpisy založené na zásadách uvedených v prílohe II.“

10. V článku 10a sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [dátumu nadobudnutia účinnosti]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.“

11. V článku 10a sa odsek 6 nahrádza takto:

„6. Delegovaný akt prijatý podľa tohto článku nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu.“

12. Článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor pre vnútrozemskú vodnú dopravu. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011²⁴.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

²⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

13. V článku 12 sa vypúšťajú odseky 2 a 3.
14. Vkladá sa tento článok:

„Článok 12a

Monitorovanie

Komisia monitoruje zavedenie riečnych informačných služieb v Únii a Európskemu parlamentu a Rade o tom predloží správu do ... [piatich rokov od dátumu nadobudnutia účinnosti].“

15. Príloha I k smernici 2005/44/ES sa nahrádza znením uvedeným v prílohe I k tejto smernici.
16. Príloha II k smernici 2005/44/ES sa nahrádza znením uvedeným v prílohe II k tejto smernici.
17. Text uvedený v prílohe III k tejto smernici sa dopĺňa ako príloha III.

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do ... [troch rokov od dátumu nadobudnutia účinnosti]. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.
2. Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.
3. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom, ktoré majú vnútrozemské vodné cesty patriace do rozsahu pôsobnosti článku 2 smernice 2005/44/ES.

V Bruseli

Za Európsky parlament

Za Radu

predseda/predsedníčka

predseda/predsedníčka

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA ÚDAJE

Ako sa uvádza v článku 4 ods. 3 písm. a), poskytujú sa najmä tieto údaje:

- os vodnej cesty s určením kilometrovníka,
- obmedzenia plavidiel alebo zostáv z hľadiska dĺžky, šírky, ponoru a výšky nad hladinou,
- prevádzkové časy objektov obmedzujúcich plavbu, najmä plavebných komôr a mostov,
- predpokladané časy čakania pri mostoch, v plavebných komorách a vo vnútrozemských prístavoch;
- poloha prístavov a terminálov,
- referenčné údaje z vodočetných staníc vzťahujúce sa k plavbe,
- poloha infraštruktúry pre alternatívne palivá.

Poskytnuté informácie musia byť aktuálne.

ZÁSADY TECHNICKÝCH PREDPISOV RIS

1. Celkové zásady

Technické predpisy RIS musia dodržiavať tieto celkové zásady:

- (a) určenie technických požiadaviek pre plánovanie, zavedenie a prevádzkové využitie služieb a súvisiacich systémov;
- (b) štruktúra a organizácia RIS;
- (c) odporúčania pre plavidlá, aby sa zúčastňovali na riečnych informačných službách, aby sa podieľali na individuálnych službách a postupnom rozvoji riečnych informačných služieb.

2. Štandard ECDIS pre vnútrozemské vodné cesty

Technické predpisy pre elektronický mapový zobrazovací a informačný systém (vnútrozemský systém ECDIS), ktoré budú vypracované v súlade s článkom 5, musia dodržiavať tieto zásady:

- (a) zlučiteľnosť s námorným systémom ECDIS, aby sa umožnila plavba vnútrozemských plavidiel v zónach pre zmiešanú plavbu v ústiach riek a riečno-morskú plavbu;
- (b) definovanie minimálnych požiadaviek pre zariadenia vnútrozemského systému ECDIS, ako aj minimálny obsah elektronických navigačných máp so zreteľom na bezpečnosť plavby, a to najmä:
 - (a) vysoký stupeň spoľahlivosti a dostupnosti používaných zariadení vnútrozemského systému ECDIS;
 - (b) odolnosť zariadení vnútrozemského systému ECDIS voči podmienkam prostredia typickým na palube plavidla, s vylúčením akéhokoľvek zníženia kvality alebo spoľahlivosti;
 - (c) zahrnutie všetkých druhov geografických objektov (napr. hraníc plavebných dráh, nábrežných konštrukcií, majákov), ktoré sú potrebné na bezpečnú plavbu, do elektronických navigačných máp;

- (d) monitoring elektronickej navigačnej mapy s prekrytím obrazu radaru pri kormidlovaní plavidla;
- (c) zahrnutie aktuálnych informácií o hĺbke na plavebnej dráhe v elektronickej navigačnej mape a zobrazenie vopred stanovenej alebo aktuálnej výšky hladiny vody;
- (d) zahrnutie doplnujúcich informácií (napr. informácií ďalších strán okrem príslušných orgánov) v elektronickej navigačnej mape a zobrazenie vo vnútrozemskom systéme ECDIS bez vplyvu na informácie, ktoré sú potrebné na bezpečnú plavbu;
- (e) dostupnosť elektronických navigačných máp pre užívateľov RIS;
- (f) dostupnosť údajov určených pre elektronické navigačné mapy pre všetkých výrobcov aplikácií, tam, kde je to vhodné, za primeraný poplatok súvisiaci s nákladmi;
- (g) zahrnutie aktuálnych informácií o čase čakania v plavebných komorách, pri mostoch a vo vnútrozemských prístavoch a zobrazenie vo vnútrozemskom systéme ECDIS bez vplyvu na informácie, ktoré sú potrebné na bezpečnú plavbu.

3. Elektronické hlásenia z lodí

Technické predpisy pre elektronické hlásenia z lodí vo vnútrozemskej plavbe v súlade s článkom 5 musia dodržiavať tieto zásady:

- (a) umožnenie výmeny elektronických dát medzi príslušnými orgánmi členských štátov, medzi účastníkmi vnútrozemskej, ako aj námornej dopravy a multimodálna doprava, ak je v nej zahrnutá aj vnútrozemská plavba;
- (b) používanie štandardizovanej notifikačnej dopravnej správy v elektronických hláseniach loď — plavebná správa, plavebná správa — loď a plavebná správa — plavebná správa s cieľom získania kompatibility s námornou dopravou;
- (c) používanie medzinárodne uznávaného zoznamu kódov a klasifikácií, s možnosťou doplnenia pre rozšírené potreby vnútrozemskej dopravy;
- (d) používanie jednotného európskeho identifikačného čísla plavidiel.

4. Plavebné správy pre veliteľov lodí

Technické predpisy pre plavebné správy pre veliteľov lodí v súlade s článkom 5, najmä pokiaľ ide o informácie o plavebnej dráhe, plavebné informácie a riadenie plavby, ako aj plán cesty, musia dodržiavať tieto zásady:

- (a) štandardizovaná štruktúra údajov s použitím vopred definovaných textových modulov, vo veľkej miere kódovaná s cieľom umožniť automatický preklad najdôležitejšieho obsahu do iných jazykov a uľahčiť integráciu plavebných správ pre veliteľov lodí do systémov plánu cesty;
- (b) zlučiteľnosť štandardizovanej štruktúry údajov so štruktúrou údajov vnútrozemského systému ECDIS s cieľom uľahčiť integráciu plavebných správ pre veliteľov lodí vo vnútrozemskom systéme ECDIS;
- (c) zosúladenie s technickými predpismi pre plavbu a plán cesty s cieľom zabezpečiť súdržnosť poskytnutých informácií.

5. Systémy lokalizácie plavidiel a sledovania ich dráhy

Technické predpisy pre systémy lokalizácie plavidiel a sledovania ich dráhy v súlade s článkom 5 musia dodržiavať tieto zásady:

- (a) definovanie požiadaviek na systémy a štandardných správ, ako aj postupov tak, aby boli poskytované automaticky;
- (b) rozlíšenie systémov vhodných pre požiadavky na informácie o momentálnej plavebnej situácii od systémov vhodných pre požiadavky na strategické informácie o plavebnej situácii, oba so zreteľom na presnosť polohy a požadovanú rýchlosť aktualizácie;
- (c) opis príslušných technických systémov lokalizácie plavidiel a sledovania ich dráhy ako vnútrozemský systém AIS (vnútrozemský automatický identifikačný systém);
- (d) zlučiteľnosť formátov údajov s námorným systémom AIS.

6. Zásady európskeho prostredia RIS

Technické predpisy pre európske prostredie RIS v súlade s článkom 5 musia dodržiavať tieto zásady:

- (a) pôsobenie ako jednotné digitálne kontaktné miesto pre vnútrozemskú plavbu;
- (b) harmonizovaný jednotný prístupový bod pre aktuálne informácie, pokiaľ možno v reálnom čase, o stave plavebnej dráhy na účely bezpečnej a udržateľnej plavby, plánovania a prevádzky prístavov v rámci siete TEN-T;
- (c) umožnenie multimodálnych dopravných reťazcov a zároveň zabezpečenie primeranej úrovne ochrany údajov;
- (d) vysoká úroveň presnosti údajov pre plynulú výmenu údajov medzi príslušnými užívateľmi RIS v rámci siete TEN-T (v Únii a mimo nej);
- (e) používateľsky ústretové rozhranie s použiteľnými, užitočnými a praktickými funkciami, ako je schopnosť ukladať a uchovávať profily;
- (f) harmonizovaný jednotný bod na podávanie hlásení v súlade so zásadou „jedenkrát a dost“, a to aj pre medzinárodné cesty;
- (g) prepojenie s ďalšími systémami využívajúcimi informačné, komunikačné, navigačné technológie alebo technológie na určovanie polohy/lokalizačné technológie na efektívne riadenie infraštruktúry, mobility a dopravy v sieti TEN-T a na poskytovanie služieb s pridanou hodnotou občanom a prevádzkovateľom vrátane systémov na bezpečné, zabezpečené, ekologické a kapacitne efektívne používanie siete;
- (h) zber a nahlasovanie anonymizovaných a súhrnných údajov o používaní, ktoré sa môžu využiť na monitorovanie vykonávania riečnych informačných služieb a medzi ktoré patrí aspoň počet užívateľov RIS, dostupnosť údajov v európskom prostredí RIS, prepojenie s inými digitálnymi systémami alebo platformami a počet výmen informácií s nimi;
- (i) zabezpečenie kybernetickej bezpečnosti.

7. Dostupnosť údajov určených pre iné digitálne systémy alebo platformy

Technické predpisy pre výmenu údajov s inými digitálnymi systémami alebo platformami v súlade s článkom 5 musia dodržiavať tieto zásady:

- (a) vychádzajú z funkcií poskytovaných európskym prostredím RIS;
- (b) uľahčenie elektronickej výmeny údajov medzi technológiami RIS a databázami a systémami používanými v rámci iných druhov dopravy, a to prostredníctvom primeraných dátových prepojení a rozhraní;
- (c) definovanie požiadaviek na systémy, ako aj postupov na automatickú výmenu údajov;
- (d) výmena informácií v reálnom čase, najmä v prípade údajov rozhodujúcich z časového hľadiska;
- (e) zaistenie bezpečnej výmeny informácií v súlade so systémom komplexnej kontroly prístupu založenej na právach;
- (f) príprava na systémový rámec výmeny, ktorým sa podľa potreby umožní budúci vývoj a prepojenia s ďalšími systémami, vrátane výmen s budúcim európskym dátovým priestorom pre mobilitu a inými systémami, ktoré sú určené na podporu inovácií v multimodálnej doprave.

8. [...]

[...]

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

9. Údaje týkajúce sa plavby a plánu cesty

Technické predpisy pre údaje týkajúce sa plavby a plánu cesty v súlade s článkom 5 musia dodržiavať tieto zásady:

- (a) poskytovanie aktuálnych informácií v pravidelných intervaloch a prinajmenšom vtedy, keď nastanú významné zmeny situácie na plavebnej dráhe, ktoré môžu ovplyvniť plavbu;
- (b) uvedenie aspoň týchto informácií:
 - (a) predpokladané časy čakania v plavebných komorách, pri (pohyblivých) mostoch a vo vnútrozemských prístavoch;
 - (a1) údaje o európskej sieti vodných ciest, ktoré sú potrebné pre plavbu a plán cesty a ktoré pokrývajú aspoň minimálne požiadavky uvedené v prílohe I;
 - (b) vodný stav, najnižšia nameraná hĺbka, podjazdná výška, stav hate pri blokovaní plavby, režim, predpovedaný vodný stav, predpokladaná najnižšia nameraná hĺbka;
 - (c) situácia týkajúca sa ľadu a súvisiaca splavnosť;
 - (d) prevádzkové hodiny plavebných komôr, (pohyblivých) mostov, vnútrozemských prístavov.
 - (e) [...]
- (c) poskytovanie informácií prostredníctvom vnútrozemského systému ECDIS, plavebných správ pre veliteľov lodí, prípadne európskeho prostredia RIS.

TECHNICKÉ PREDPISY PRE RIEČNE INFORMAČNÉ SLUŽBY

Technickými predpismi platnými pre riečne informačné služby sú predpisy stanovené v norme [ES-RIS 2023/1].
