



EVROPSKÁ UNIE

EVROPSKÝ PARLAMENT

RADA

Brusel 15. října 2025
(OR. en)

2024/0011(COD)

PE-CONS 32/25

TRANS 277
MAR 101
CODEC 941

PRÁVNÍ PŘEDPISY A JINÉ AKTY

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

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2025/...

ze dne ...,

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

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

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

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

po konzultaci s Výborem regionů ,

v souladu s řádným legislativním postupem²,

¹ Úř. věst. C, C/2024/4064, 12.7.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/4064/oj>.

² Postoj Evropského parlamentu ze dne 7. října 2025 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES³ stanoví rámec pro zavedení a používání harmonizovaných říčních informačních služeb (dále jen „RIS“) v Unii. Zavedení RIS na vnitrozemských vodních cestách podporuje bezpečnost a efektivitu dopravy po vnitrozemských vodních cestách a v konečném důsledku i udržitelnost a atraktivitu daného odvětví tím, že zvyšuje efektivitu provozu ve vnitrozemské vodní dopravě.

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES ze dne 7. září 2005 o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství (Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 152. ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) Od vstupu směrnice 2005/44/ES v platnost využívá odvětví vnitrozemské vodní dopravy výhod poskytování harmonizovaných RIS. Stupeň harmonizace se však v jednotlivých členských státech liší a proces zavádění potřebných specifikací se ukázal jako zdlouhavý. Sdělení Komise ze dne 11. prosince 2019 nazvané „Zelená dohoda pro Evropu“ kromě toho vyzývá k dalšímu rozvoji automatizované a propojené multimodální mobility. RIS by proto měly být těmto novým výzvám přizpůsobeny. Ve sdělení Komise ze dne 9. prosince 2020 nazvaném „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ se dále navrhuje revize směrnice 2005/44/ES jako jedno z opatření k dosažení cíle přispět k vytvoření skutečně inteligentního systému dopravy, efektivního přidělování kapacity a řízení provozu. Ve sdělení Komise ze dne 24. června 2021 je stanoven akční plán nazvaný „NAIADES III: Podpora evropské vnitrozemské vodní dopravy, která ob stojí i v budoucnosti“, v němž se uvádí, že za účelem podpory cíle začlenit vnitrozemské vodní cesty jako součást bezproblémového systému harmonizovaných RIS do roku 2030 by se revize právního rámce týkajícího se RIS v souladu se sdělením Komise ze dne 19. února 2020 nazvaným „Evropské strategie pro data“ zaměřila na odstranění stávajících nedostatků v harmonizaci a interoperabilitě ve vztahu k jiným druhům dopravy a přispěla by ke zlepšení dostupnosti údajů, opětovného použití a interoperability digitálních systémů. Tyto změny a vývoj, jakož i zkušenosti získané při provádění směrnice 2005/44/ES, by měly být při přizpůsobování RIS zohledněny.

- (3) V zájmu přijetí jednotného přístupu k interoperabilitě v odvětví veřejných služeb by se při zavádění elektronické platformy s jednotným přístupovým bodem pro RIS (dále jen „evropské prostředí RIS“) a dalších řešení, která spadají do oblasti působnosti směrnice 2005/44/ES, měly dodržovat zásady stanovené Evropským rámcem interoperability (EIF), který je uveden ve sdělení Komise ze dne 23. března 2017 nazvaném „Evropský rámec interoperability – Strategie provádění“, podle článku 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/903⁴.
- (4) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679⁵ stanoví požadavky na rozvoj transevropské dopravní sítě (dále rovněž jen „sítě TEN-T“) pro zajištění řádného fungování vnitřního trhu a jeho cílem je zajistit, aby v uvedené síti byly k dispozici stejné kvalitní služby a aby tyto služby byly kompatibilní se systémy jiných druhů dopravy.

⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/903 ze dne 13. března 2024, kterým se stanoví opatření pro vysokou úroveň interoperability veřejného sektoru v celé Unii (nařízení o interoperabilní Evropě) (Úř. věst. L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj>).

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (Úř. věst. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- (5) Vzhledem k tomu, že většina plaveb vnitrozemských plavidel je mezinárodní povahy, měly by se RIS zaměřit na vnitrozemské vodní cesty členských států, které jsou součástí sítě TEN-T a které jsou přímo propojeny s vnitrozemskými vodními cestami jiného členského státu, jež jsou rovněž součástí sítě TEN-T, a tudíž mají pro Unii velký význam. Členské státy by měly mít možnost i nadále na dobrovolném základě rozšiřovat požadavky RIS na jiné části své sítě vnitrozemských vodních cest než na ty, které jsou součástí sítě TEN-T, s cílem zohlednit vnitrostátní specifika. V přeshraničním kontextu by mělo být rovněž možné, aby RIS poskytoval jeden z dotčených členských států. Příslušné orgány členských států by měly spolupracovat s cílem poskytovat RIS na přeshraničních vnitrozemských vodních cestách.
- (6) Vzhledem k útočné válce Ruska proti Ukrajině není spolupráce mezi Unií a Ruskem v oblasti RIS ani vhodná, ani v zájmu Unie. V důsledku toho již přeshraniční spolupráce s Ruskem v oblasti RIS není na území členských států prioritou.
- (7) Zkušenosti získané při uplatňování směrnice 2005/44/ES ukazují, že je důležité posílit technické specifikace ohledně poskytování údajů pro plavbu a plánování plaveb na vnitrozemských vodních cestách, aby se zlepšila kvalita a včasnost informací poskytovaných uživatelům RIS. Evropský systém pro správu referenčních údajů (dále jen „systém ERDMS“), který je zřízen a v současnosti provozován Komisí, obsahuje referenční údaje a seznamy kódů nezbytné pro řádné fungování RIS. Provozem systému ERDMS by v budoucnu mohla být pověřena třetí strana.

- (8) Očekává se, že dostupnost aktuálních a přesných informací o stavu plavební dráhy a konkrétních míst, jako jsou mosty, plavební komory a vnitrozemské přístavy, pro uživatele RIS během plavby zlepší celkovou efektivitu odvětví vnitrozemské vodní dopravy. RIS by proto měly zahrnovat aktuální výměnu údajů s poloautomatizovanými a plně automatizovanými systémy řízení infrastruktury plavebních komor a pohyblivých mostů, jakož i se společnými přístavními systémy vnitrozemských přístavů.
- (9) Aby služby RIS umožňovaly propojení s logistickým řetězcem, je důležité, aby se informace sdílely nejen mezi uživateli vnitrozemské vodní dopravy, například prostřednictvím společných přístavních systémů vnitrozemských přístavů a inteligentních systémů infrastruktury vnitrozemských vodních cest, ale i se systémy a aplikacemi týkajícími se jiných druhů dopravy. Vnitrostátní jednotný námořní portál (MNSW) v rámci evropského prostředí jednotného námořního portálu (EMSW_e), zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1239⁶, by měl umožňovat harmonizovaný systém hlášení pro námořní plavbu v celé Unii. Výměna informací o provozu, jako jsou časy příjezdů a odjezdů, by zajistila interoperabilitu, multimodalitu a hladkou integraci vnitrozemské vodní dopravy do celkového logistického řetězce. Základem pro výměnu informací o přepravě nebezpečných věcí a odpadu mezi uživateli RIS by v požadovaných případech měly být elektronické informace o nákladní dopravě (eFTI), zavedené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056⁷. V případě potřeby by RIS měly umožnit propojení s digitálními systémy a platformami jiných druhů dopravy a zpřístupňovat jim dostupné informace.

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1239 ze dne 20. června 2019, kterým se zřizuje evropské prostředí jednotného námořního portálu a zrušuje směrnice 2010/65/EU (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1056 ze dne 15. července 2020 o elektronických informacích o nákladní dopravě (Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

- (10) Výměna informací mezi plavidly vnitrozemské plavby a vnitrozemskými přístavy, například o dostupnosti přístavních zařízení, o provozní době nebo o plavidlech a nákladu, není vždy optimální, což ovlivňuje efektivitu provozu vnitrozemské vodní dopravy. Informace o dostupnosti infrastruktury pro alternativní paliva ve vnitrozemských přístavech jsou zvláště významné pro podporu environmentální výkonnosti tohoto odvětví. Ke zjednodušení a zefektivnění výměny těchto informací a zlepšení celkové efektivity odvětví je důležité, aby byla zřízena normalizovaná rozhraní a začleněna do RIS a aby byly vypracovány nezbytné technické specifikace.
- (11) Využívání evropského prostředí RIS by mělo zefektivnit poskytování RIS, zvýšit efektivitu provozu vnitrozemské vodní dopravy a snížit zátěž pro poskytovatele a uživatele RIS. Evropské prostředí RIS by mělo podporovat relevantní služby, mělo by být ústředním bodem pro výměnu informací RIS v rámci odvětví vnitrozemské vodní dopravy i s jinými druhy dopravy, a mělo by se tudíž stát hlavní digitálním pilířem pro poskytování RIS v Unii. Členské státy by měly určit jeden nebo více orgánů příslušných pro provoz evropského prostředí RIS. Tyto příslušné orgány jsou správci ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679⁸ pro účely provozování evropského prostředí RIS.

⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (12) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro zavedení evropského prostředí RIS by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci ke stanovení rámce pro rozvoj a fungování evropského prostředí RIS. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁹.
- (13) Prováděcí akty podle této směrnice by Komise neměla přijímat, pokud výbor uvedený v této směrnici nevydá žádné stanovisko, například pokud neexistuje kvalifikovaná většina na podporu stanoviska, ať už kladného, či záporného, a pokud návrh prováděcího aktu není předložen odvolacímu výboru nebo pokud odvolací výbor vydá záporné stanovisko. V souladu se zásadou loajální spolupráce by členské státy a Komise měly spolupracovat s cílem rychle stanovit nezbytné provozní charakteristiky, úlohy a postupy pro evropské prostředí RIS.
- (14) Spolupráce se třetími zeměmi, zejména sousedními zeměmi, je důležitá pro zajištění propojení a interoperability mezi evropským prostředím RIS a vnitrostátními RIS těchto třetích zemí.

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (15) Evropské prostředí RIS by mělo umožnit, aby uživatelé RIS podávali zpětnou vazbu ohledně uplatňování této směrnice, a zajistit, aby byla tato zpětná vazba předána dotčenému členskému státu. Členské státy by měly zavést jednoduchý a přístupný postup pro transparentní a nestranné zpracování této zpětné vazby. Vzhledem k tomu, že 75 % provozu na vnitrozemských vodních cestách zahrnuje mezinárodní plavby, měly by orgány členských států spolupracovat při zpracování zpětné vazby zahrnující přeshraniční prvky, jako jsou neslučitelné normy pro podávání informací o plavidlech. Analýza předmětu obdržené zpětné vazby a její četnosti umožňuje určit rozsah souladu s touto směrnicí, a podpořit tak monitorování provádění tím, že se v jejím rámci určí oblasti, v nichž lze provádění zlepšit. Je proto důležité, aby byly tyto informace každoročně shromažďovány a poskytovány Komisi.
- (16) Za účelem zajištění řádného a harmonizovaného provádění směrnice 2005/44/ES by se měl vývoj technických specifikací řídit souborem zásad, zejména těch uvedených v příloze II této směrnice. V těchto zásadách by měly být uvedeny hlavní prvky, které by měla každá složka RIS obsahovat.

- (17) Požadavky a technické specifikace pro RIS by měly zejména zajistit, aby údaje RIS, které představují osobní údaje podle nařízení (EU) 2016/679, bylo možné zpracovávat výhradně v souladu s komplexním systémem kontroly přístupu založeným na právech, který poskytuje přidělené funkce; aby všechny příslušné orgány mohly mít k uvedeným údajům okamžitý přístup v souladu s jejich příslušnými regulačními pravomocemi; aby byla zavedena vhodná technická a organizační opatření pro zajištění, aby bylo možné provádět zpracovávání osobních údajů elektronickými prostředky v souladu s nařízením (EU) 2016/679 a nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725¹⁰, a to i za účelem ochrany před porušením zabezpečení osobních údajů; a aby bylo možné zpracovávání citlivých obchodních informací provádět způsobem, který zachovává důvěrnost těchto informací.

¹⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení nařízení (ES) č. 45/2001 a rozhodnutí č. 1247/2002/ES (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) K zajištění bezpečné a optimální plavby plavidel na vnitrozemských vodních cestách by členské státy měly být obeznámeny s polohou všech plavidel vnitrozemské plavby, mimo jiné za použití údajů ze systémů automatické identifikace (AIS). Členské státy by si měly rovněž vyměňovat informace související s RIS, aby se zvýšila efektivita RIS a snížily požadavky na podávání zpráv. Pokud předávání a výměna informací souvisejících s RIS pro uvedené účely zahrnuje zpracování osobních údajů, jako je zpracování jmen nebo údajů o poloze, pokud toto zpracování umožňuje přímou či nepřímou identifikaci osoby, měly by členské státy zajistit zákonnost zpracování těchto osobních údajů v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 a se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES¹¹, je-li použitelná.

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/58/ES ze dne 12. července 2002 o zpracování osobních údajů a ochraně soukromí v odvětví elektronických komunikací (Směrnice o soukromí a elektronických komunikacích) (Úř. věst. L 201, 31.7.2002, s. 37, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj>).

- (19) K zajištění toho, aby uživatelům RIS byly poskytovány nezbytné informace pro plavbu a plánování plaveb na vnitrozemských vodních cestách, a s přihlédnutím k vědeckému a technickému pokroku by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“), pokud jde o změny minimálních požadavků týkajících se údajů stanovených v příloze I směrnice 2005/44/ES. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů¹². Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na setkání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (20) V případech, kdy je to řádně odůvodněno vhodnou analýzou a neexistují relevantní a aktuální mezinárodní normy k zajištění bezpečnosti plavby nebo kdy by změny nebo výsledek rozhodovacího postupu Evropského výboru pro vypracování norem pro vnitrozemskou plavbu (dále jen „výbor CESNI“) ohrožovaly zájmy Unie, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU, pokud jde o změnu přílohy III směrnice 2005/44/ES, za účelem stanovení vhodných technických specifikací pro RIS v souladu se zásadami stanovenými v příloze II směrnice 2005/44/ES a s cílem chránit zájmy Unie.

¹² Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

- (21) Zkušenosti získané při provádění směrnice 2005/44/ES ukazují, že dlouhé období pro zavedení a aktualizaci technických specifikací, jež v ní bylo stanoveno, mělo dopad na výkonnost odvětví. Proto je důležité změnit postup, kterým se technické specifikace zavádějí.
- (22) Postup založený na technických specifikacích vypracovaných výborem CESNI byl zaveden směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629¹³. Za vypracování technických norem v oblasti vnitrozemské vodní dopravy zodpovídá výbor CESNI, který působí pod záštitou Ústřední komise pro plavbu na Rýně (CCNR) a je otevřen odborníkům ze všech členských států. Zkušenosti ukazují, že výbor CESNI organizovaně a včas vypracoval a aktualizoval technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby. S ohledem na odborné znalosti výboru CESNI a zkušenosti získané při provádění směrnice (EU) 2016/1629 by se podobný přístup měl uplatnit i u směrnice 2005/44/ES.
- (23) Za účelem zajištění vysoké úrovně bezpečnosti a efektivity vnitrozemské plavby, zajištění poskytování RIS a zohlednění vědeckého a technického pokroku a dalšího vývoje v daném odvětví by měl nedílnou součástí směrnice 2005/44/ES tvořit odkaz na platné technické specifikace pro RIS, zejména evropskou normu pro říční informační služby (ES-RIS).

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629 ze dne 14. září 2016, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby, mění směrnice 2009/100/ES a zrušuje směrnice 2006/87/ES (Úř. věst. L 252, 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

- (24) Výbor pro osvědčení vůdců plavidel pro přepravu zboží a cestujících po vnitrozemských vodních cestách uvedený v článku 11 směrnice 2005/44/ES byl zrušen. Místo něj má být Komisi, pokud jde o RIS, jakožto výbor ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011 nápomocen Výbor pro vnitrozemskou vodní dopravu, který má odborné znalosti v oblasti norem a technických specifikací v odvětví vnitrozemské vodní dopravy. Kromě toho tato směrnice zavádí změny článků 5 a 12 směrnice 2005/44/ES týkající se postupu projednávání ve výboru. Článek 11 směrnice 2005/44/ES by proto měl být změněn tak, aby tyto změny zohledňoval.
- (25) Za účelem zlepšování právní úpravy a zjednodušení by mělo být možné, aby směrnice 2005/44/ES odkazovala na mezinárodní normy, aniž by je v právním rámci Unie zdvojovala.
- (26) RIS byly v Unii zavedeny v roce 2005 a členské státy od té doby získaly značné zkušenosti s jejich vývojem a prováděním. Dále jsou v příloze III směrnice 2005/44/ES obsaženy technické specifikace nezbytné pro fungování RIS. V tomto ohledu by se měl zrušit čl. 12 odst. 2 směrnice 2005/44/ES. Navíc v důsledku změny oblasti působnosti směrnice 2005/44/ES tak, aby se zaměřovala na síť TEN-T, se požadavek na zavedení RIS vztahuje na nejdůležitější vnitrozemské vodní cesty, čímž vzniká spolehlivá dopravní síť. Měl by se proto zrušit čl. 12 odst. 3 směrnice 2005/44/ES.

- (27) V souladu se zásadou proporcionality je pro dosažení základního cíle, kterým je vytvoření rámce pro poskytování RIS v Unii, nezbytné a vhodné stanovit pravidla pro jejich zřizování, provoz a technické specifikace. V souladu s čl. 5 odst. 4 Smlouvy o Evropské unii nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení sledovaných cílů.
- (28) Evropský inspektor ochrany údajů byl konzultován v souladu s čl. 42 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1725 a dne 20. března 2024 vydal své stanovisko.
- (29) Směrnice 2005/44/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1
Změny směrnice 2005/44/ES

Směrnice 2005/44/ES se mění takto:

- 1) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

Předmět

1. Tato směrnice stanoví rámec pro zavedení a používání harmonizovaných říčních informačních služeb (RIS) v Unii s cílem zvýšit bezpečnost, efektivitu a udržitelnost vnitrozemské vodní dopravy a usnadnit propojení s ostatními druhy dopravy.
2. Tato směrnice poskytuje rámec pro vypracování a další rozvoj technických požadavků, specifikací a podmínek, jež zajišťují harmonizované, interoperabilní a přístupné RIS na vnitrozemských vodních cestách Unie a usnadňují návaznost na služby pro řízení provozu jiných způsobů dopravy používáním normalizovaných rozhraní.“

2) V článku 2 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Tato směrnice se vztahuje na zavádění a provozování RIS na všech vnitrozemských vodních cestách a ve vnitrozemských přístavech členských států, které jsou součástí transevropské dopravní sítě, jak je upřesněno a uvedeno v přílohách I a II nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679^{*}, a jsou přímo propojeny s vnitrozemskými vodními cestami a vnitrozemskými přístavy jiného členského státu, jež jsou součástí transevropské dopravní sítě, jak je upřesněno a uvedeno v těchto přílohách.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2024/1679 ze dne 13. června 2024 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 (Úř. věst. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).“

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

- „i) „transevropskou dopravní síť“ nebo „sítě TEN-T“ vnitrozemské vodní cesty, jak jsou specifikovány na mapách uvedených v příloze I nařízení (EU) 2024/1679;
- j) „Evropským systémem pro správu referenčních údajů“ nebo „ERDMS“ úložiště (knihovna) s jednotným přístupovým bodem obsahující referenční údaje a seznamy kódů, které se používají v aplikacích IT ve vnitrozemské vodní dopravě provozovaných z pověření Komise; neobsahuje údaje o síti poskytnuté členským státem v souladu s přílohami I a III;

- k) „společným přístavním systémem“ elektronická platforma pro výměnu informací mezi veřejnými a soukromými zúčastněnými stranami za účelem zajištění hladkého průběhu přístavních a logistických procesů;
- l) „inteligentním systémem infrastruktury vnitrozemských vodních cest“ elektronická platforma, jež podporuje poloautomatizovanou a plně automatizovanou správu infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy v plavebních komorách a na pohyblivých mostech v síti TEN-T a kterou provozují veřejné orgány správy vnitrozemských vodních cest;
- m) „evropským prostředím RIS“ elektronická platforma s jednotným přístupovým bodem založená na vnitrostátních informacích RIS, jež poskytuje uživatelům RIS technické a provozní služby a obsahuje odkazy na elektronické podávání zpráv podle zásady „pouze jednou“;
- n) „vnitrozemským přístavem“ vnitrozemské přístavy hlavní sítě TEN-T nebo globální sítě TEN-T, které jsou uvedeny a kategorizovány v příloze II nařízení (EU) 2024/1679.“

4) Článek 4 se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Zavedení RIS

1. Členské státy přijmou nezbytná opatření pro zavedení RIS na vnitrozemských vodních cestách a ve vnitrozemských přístavech spadajících do působnosti této směrnice.

2. Členské státy rozvíjejí RIS tak, aby aplikace RIS byla efektivní, způsobilá k rozšíření a interoperabilní natolik, aby mohla působit ve vzájemné interakci s jinými aplikacemi RIS a se systémy pro jiné druhy dopravy, a aby zároveň poskytovala rozhraní pro systémy řízení dopravy a pro obchodní činnosti.
3. Pro zavedení RIS členské státy:
 - a) zajistí, aby uživatelé RIS obdrželi všechny relevantní údaje pro plavbu a plánování cest na vnitrozemských vodních cestách; tyto údaje o síti, jak jsou stanoveny v příloze I, musí být průběžně aktualizovány a poskytovány alespoň v dostupném jednotném elektronickém formátu v souladu s přílohou III;
 - b) zajistí, aby u všech jejich vnitrozemských vodních cest a vnitrozemských přístavů sítě TEN-T měli uživatelé RIS k dispozici kromě údajů uvedených v písmenu a) elektronické plavební mapy vhodné pro plavební účely;
 - c) pokud vnitrostátní nebo mezinárodní pravidla vyžadují používání systému hlášení plavby, umožní příslušným orgánům přijímat elektronické zprávy o všech požadovaných údajích z lodí; u přeshraniční dopravy se tyto údaje v plném rozsahu zpřístupní příslušným orgánům sousedního členského státu dříve, než plavidla dosáhnou hranice;

- d) zajistí, aby zprávy vůdcům plavidel, včetně zpráv o vodních stavech nebo maximálním povoleném ponoru a o ledových jevech na jejich vnitrozemských vodních cestách, byly poskytovány v podobě normalizovaných kódovaných sdělení, které lze přenášet na dálku; normalizované sdělení musí obsahovat alespoň informace nezbytné pro bezpečnou plavbu a zprávy vůdcům plavidel musí být aktualizovány a průběžně poskytovány alespoň v přístupném jednotném elektronickém formátu v souladu s přílohou III;
- e) zajistí, aby byly údaje o síti v evropském prostředí RIS průběžně aktualizovány, a to tím, že neprodleně poskytnou všechny potřebné údaje o síti v souladu s přílohami I a III;
- f) zajistí zpřístupnění alespoň informací týkajících se provozu, jsou-li k dispozici, prostřednictvím rozhraní v souladu s technickými specifikacemi stanovenými podle bodu 7 přílohy II v příslušných případech do prostředí elektronických výměn informací zřízených unijními právními předpisy a používaných v jiných druzích dopravy ;
- g) zajistí, aby společným přístavním systémům vnitrozemských přístavů byla zpřístupněna normalizovaná rozhraní v souladu s přílohami II a III této směrnice, včetně aktuálních informací o dostupnosti vývazíšť, jsou-li k dispozici, a o infrastruktuře pro alternativní paliva, a zejména o zařízeních požadovaných podle článku 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804*;

- h) zajistí, aby normalizovaná rozhraní v souladu s přílohami II a III byla zpřístupněna jiným inteligentním systémům infrastruktury vnitrozemských vodních cest pro účely řízení dopravy na vnitrozemských vodních cestách.

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

- 4. Příslušné orgány členských států zřizují střediska RIS podle oblastních potřeb.
- 5. Členské státy společně vytváří, řídí, provozují, používají a udržují evropské prostředí RIS, které zajišťuje služby související s plavebními dráhami, infrastrukturou, provozem a dopravou, a poskytují potřebné údaje. Evropské prostředí RIS je přístupné všem uživatelům RIS a je hlavní platformou pro výměnu informací týkajících se RIS. Obsahuje rozhraní pro propojení se systémy jiných druhů dopravy a vnitrozemských přístavů. Členské státy určí jeden nebo více příslušných orgánů odpovědných za provoz evropského prostředí RIS. Evropské prostředí RIS umožní přispívání údajů z třetích zemí, jejichž vodní cesty jsou napojeny na evropskou síť vnitrozemských vodních cest a které jsou ochotny spolupracovat a poskytovat své údaje o síti, pokud jsou tyto údaje stejné kvality a formátu jako údaje členských států a dodržují stejnou úroveň kybernetické bezpečnosti a ochrany údajů.

6. Komise přijme prováděcí akty, které stanoví provozní charakteristiky, úlohy a postupy evropského prostředí RIS a které určí jeho provozující subjekt, na základě zásad pro technické specifikace RIS stanovených v bodě 6 přílohy II, aby zajistila jejich jednotné provádění v celé Unii. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 11 odst. 2.
7. Na používání systémů automatické identifikace se vztahuje regionální dohoda o radiokomunikační službě na vnitrozemských vodních cestách (RAINWAT), uzavřená v Bukurešti dne 12. dubna 2012, v rámci pravidel pro radiokomunikace Mezinárodní telekomunikační unie (ITU).
8. Členské státy, případně ve spolupráci s Unií, vybízejí vůdce plavidel, provozovatele, zprostředkovatele nebo vlastníky plavidel, která se plaví po jejich vnitrozemských vodních cestách, a odesílatele nebo vlastníky zboží dopravovaného těmito plavidly, aby plně využívali služeb poskytovaných na základě této směrnice.
9. Komise přijme vhodná opatření k ověření interoperability, spolehlivosti, dostupnosti a bezpečnosti RIS.

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

5) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Technické specifikace

1. Na podporu RIS a pro zajištění interoperability služeb v souladu s čl. 4 odst. 2 se použijí technické specifikace uvedené v příloze III v souladu se zásadami stanovenými v příloze II, a to zejména v těchto oblastech:
 - a) elektronická plavební mapa a informační systém pro vnitrozemskou plavbu (vnitrozemský ECDIS);
 - b) systém elektronických hlášení plavby;
 - c) zprávy vůdcům plavidel;
 - d) systémy sledování polohy a pohybu plavidel;
 - e) slučitelnost zařízení nutného k používání RIS;
 - f) provoz evropského prostředí RIS;
 - g) propojení a výměna informací s databázemi Unie (ERDMS);
 - h) normalizované rozhraní pro platformy IT pro jiné druhy dopravy ;

- i) normalizované rozhraní mezi evropským prostředím RIS a společnými přístavními systémy vnitrozemských přístavů a mezi evropským prostředím RIS a inteligentními systémy infrastruktury vnitrozemských vodních cest;
- j) údaje pro plavbu a plánování plaveb na vnitrozemských vodních cestách.“

6) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Družicové určování polohy

Pro účely RIS, které vyžadují přesné určování polohy, se doporučuje používat systémy družicového určování polohy a navigace, jako jsou navigační služby poskytované systémem Galileo, včetně vysoce přesné služby (HAS), otevřené služby pro ověření pravosti navigačních zpráv (OSNMA) a evropské služby pro pokrytí geostacionární navigací (EGNOS), uvedené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/696*.

Pro účely aplikací a služeb založených na datech z pozorování Země se doporučuje používat data, informace a služby programu Copernicus.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/696 ze dne 28. dubna 2021, kterým se zavádí Kosmický program Unie a zřizuje Agentura Evropské unie pro Kosmický program a zrušují nařízení (EU) č. 912/2010, (EU) č. 1285/2013 a (EU) č. 377/2014 a rozhodnutí č. 541/2014/EU (Úř. věst. L 170, 12.5.2021, s. 69, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj>).“

7) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Príslušné orgány

Členské státy určí orgány příslušné pro aplikaci RIS, mezinárodní výměnu údajů, provoz evropského prostředí RIS a zpracování zpětné vazby od uživatelů RIS. Tyto určené orgány oznámí členské státy Komisi do ... [dva týdny od uplynutí lhůty pro provedení této pozměňující směrnice ve vnitrostátním právu].“

8) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 8a

Mechanismus zpětné vazby

1. Každý členský stát zajistí, aby byl zaveden účinný, jednoduchý a přístupný postup pro zpracování zpětné vazby od uživatelů RIS vyplývající z uplatňování této směrnice, který, je-li to možné, vychází ze stávajících struktur.
2. Zpětná vazba od uživatelů RIS se zpracovává tak, aby nedocházelo ke střetu zájmů . Zpracování zpětné vazby musí být nestranné a transparentní a musí náležitě respektovat svobodu podnikání.
3. Zpětná vazba od uživatelů RIS se poskytuje prostřednictvím evropského prostředí RIS a předává se relevantním členským státům. Členské státy zajistí, aby uživatelé RIS a další relevantní zúčastněné strany byli informováni o tom, kde a jak poskytovat zpětnou vazbu.

4. Členské státy zajistí, aby zpětná vazba od uživatelů RIS byla zpracována včas a vhodným způsobem a aby informace o opatřeních na ni navazujících byly poskytovány prostřednictvím evropského prostředí RIS.
5. Evropské prostředí RIS každoročně informuje Komisi o množství obdržené zpětné vazby a o způsobu, jakým byla zpětná vazba zpracována.“

9) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Pravidla o soukromí, bezpečnosti informací a zpracování osobních údajů

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

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

10) Článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Přenesené pravomoci

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10a za účelem změny přílohy I aktualizací a revizí minimálních požadavků týkajících se údajů, přičemž se zohlední zkušenosti získané při uplatňování této směrnice a technický pokrok ve vývoji technologií a aplikací RIS.
2. V případě, že neexistují odpovídající a aktuální technické specifikace nebo že technické specifikace vypracované Evropským výborem pro vypracování norem pro vnitrozemskou plavbu (dále jen „výbor CESNI“) nejsou v souladu s použitelnými požadavky stanovenými v příloze II nebo že by změny v rozhodovacím procesu výboru CESNI nebo v jiných prvcích normy ohrozily zájmy Unie, a je-li to řádně odůvodněno vhodnou analýzou, je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10a za účelem změny přílohy III s cílem stanovit vhodné technické specifikace na základě zásad uvedených v příloze II.“

11) Článek 10a se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

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

b) odstavec 6 se nahrazuje tímto:

„6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 10 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament ani Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“

12) Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro vnitrozemskou vodní dopravu. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

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

13) V článku 12 se zrušují odstavce 2 a 3.

- 14) Vkládá se nový článek , který zní:

„Článek 12a

Monitorování

Komise monitoruje zavádění RIS v Unii a podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu do ... [pět let ode dne provedení této pozměňující směrnice ve vnitrostátním právu].

Zpráva obsahuje analýzu dopadu této směrnice na úroveň integrace vnitrozemské vodní dopravy do celkového logistického řetězce a posoudí potenciál nových digitálních nástrojů pro zvýšení účinnosti v celé síti vnitrozemských vodních cest sítě TEN-T.“

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

Článek 2

Provedení ve vnitrostátním právu

1. Členské státy, které mají vnitrozemské vodní cesty a vnitrozemské přístavy spadající do oblasti působnosti této směrnice, uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do ... [tři roky ode dne vstupu této pozměňující směrnice v platnost]. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.
2. Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.
2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Vstup v platnost

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

Článek 4

Určení

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

V ... dne ...

Za Evropský parlament
předsedkyně

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

PŘÍLOHA I

„PŘÍLOHA I

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ

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

- a) osa vodní cesty s uvedením kilometráže;
- b) omezení u plavidel nebo sestav co do délky, šířky, ponoru a výšky pro průjezdnost pod mosty;
- c) provozní doby omezujících plavebních objektů, zejména plavebních komor a mostů;
- d) předpokládané čekací doby u mostů, plavebních komor a ve vnitrozemských přístavech, a to v reálném čase, pokud jsou příslušné údaje k dispozici;
- e) umístění přístavů a překladišť;
- f) referenční údaje pro vodočty, které jsou důležité pro plavbu;
- g) umístění infrastruktury pro alternativní paliva, včetně dodávek elektřiny z pevniny, a pokud jsou příslušné údaje k dispozici, o její aktuální dostupnosti.

Poskytované informace musí být průběžně aktualizovány, a pokud jsou příslušné informace k dispozici, musí odrážet situaci v reálném čase.“

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA II

ZÁSADY PRO TECHNICKÉ SPECIFIKACE RIS

1. Obecné zásady

V technických specifikacích RIS jsou zohledněny tyto obecné zásady:

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

2. Elektronická plavební mapa a informační systém pro vnitrozemskou plavbu (vnitrozemský ECDIS)

Technické specifikace, které mají být stanoveny v souladu s článkem 5, pokud jde o elektronickou plavební mapu a informační systém pro vnitrozemskou plavbu (vnitrozemský ECDIS), dodržují tyto zásady:

- a) slučitelnost s námořní elektronickou plavební mapou a informačním systémem (námořní ECDIS), aby se usnadnil provoz plavidel vnitrozemské plavby v oblastech smíšeného provozu v ústích řek, jakož i provoz námořně-říční;

- b) určení minimálních požadavků na zařízení vnitrozemského ECDIS, jakož i minimálního obsahu elektronických plavebních map se zřetelem k bezpečnosti plavby, zejména:
 - i) vysokou úroveň spolehlivosti a dostupnosti používaného zařízení vnitrozemského ECDIS;
 - ii) odolnost zařízení vnitrozemského ECDIS, aby bez jakéhokoli zhoršení jakosti či snížení spolehlivosti odolávalo podmínkám prostředí, které jsou obvyklé na palubě plavidla;
 - iii) zahrnutí všech druhů zeměpisných objektů, například vymezení plavební dráhy, pobřežních konstrukcí a světelných bójí, které jsou nezbytné pro bezpečné vedení plavidla, do elektronické plavební mapy;
 - iv) sledování elektronických map pomocí vrstveného radarového obrazu, pokud se používají pro řízení plavidla;
- c) začlenění aktuálních informací o hloubce v plavební dráze do elektronické plavební mapy a vizualizace těchto informací ve vztahu k referenční nebo skutečné úrovni vodní hladiny;
- d) začlenění dalších informací, například od jiných zúčastněných stran, než jsou příslušné orgány, do elektronické plavební mapy a vizualizace těchto informací ve vnitrozemském ECDIS, aniž jsou dotčeny informace nezbytné pro bezpečnou plavbu;

- e) dostupnost elektronických plavebních map pro uživatele RIS;
- f) dostupnost údajů pro elektronické plavební mapy pro všechny výrobce aplikací, a to případně za přiměřený poplatek zohledňující náklady;
- g) začlenění aktuálních informací o dobách čekání u plavebních komor a mostů a ve vnitrozemských přístavech a vizualizace těchto informací ve vnitrozemském ECDIS, aniž jsou dotčeny informace nezbytné pro bezpečnou plavbu.

3. Systém elektronických hlášení plavby

Technické specifikace pro systém elektronických hlášení plavby pro vnitrozemskou plavbu v souladu s článkem 5 dodržují tyto zásady:

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

4. Zprávy vůdcům plavidel

Technické specifikace pro zprávy vůdcům plavidel v souladu s článkem 5, zejména ohledně informací o plavební dráze, informací o provozu a řízení provozu, jakož i plánování plaveb na vnitrozemských vodních cestách, dodržují tyto zásady:

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

5. Systémy sledování polohy a pohybu plavidel

Technické specifikace pro systémy sledování polohy a pohybu plavidel v souladu s článkem 5 dodržují tyto zásady:

- a) určení požadavků na systémy, na standardní sdělení a na standardní postupy, aby sdělení bylo možno předávat automatizovaně;

- b) rozlišení mezi systémy, které odpovídají požadavkům na taktické informace o provozu, a systémy, které odpovídají požadavkům na strategické informace o provozu, a to s ohledem na přesnost zjištění polohy i na požadovanou četnost aktualizací;
- c) popis příslušných technických systémů sledování polohy a pohybu plavidel, jako je systém automatické identifikace (AIS) pro vnitrozemskou plavbu;
- d) slučitelnost formátů údajů s AIS pro námořní plavbu.

6. Provozní zásady evropského prostředí RIS

Technické specifikace evropského prostředí RIS v souladu s článkem 5 dodržují tyto zásady:

- a) fungování jako jednotný digitální portál pro vnitrozemskou plavbu;
- b) harmonizované jednotné přístupové místo pro aktuální informace, pokud možno v reálném čase, o stavu plavební dráhy pro bezpečnou a udržitelnou plavbu, plánování plaveb a provoz přístavů v síti TEN-T;
- c) umožnění multimodálních dopravních řetězců a zároveň zajištění náležité úrovně ochrany údajů;
- d) vysoká úroveň přesnosti údajů pro bezproblémovou výměnu údajů mezi relevantními uživateli RIS v síti TEN-T (v Unii i mimo ni);
- e) uživatelsky přívětivé rozhraní s provozuschopnými, užitečnými a praktickými funkcemi, jako je možnost ukládání a uchovávání profilů;

- f) harmonizované jednotné místo pro podávání zpráv v souladu se zásadou „pouze jednou“, a to i pro mezinárodní plavby;
- g) propojení s ostatními systémy, které využívají informační, komunikační, navigační a lokalizační technologie k účinnému řízení infrastruktury, mobility a provozu v síti TEN-T a k poskytování služeb s přidanou hodnotou občanům a provozovatelům, včetně systémů bezpečného, chráněného, ekologicky šetrného a kapacitně efektivního využití sítě TEN-T;
- h) shromažďování a vykazování anonymizovaných a souhrnných údajů o používání, které lze využít pro sledování zavádění RIS, včetně alespoň počtu uživatelů RIS, dostupnosti údajů v evropském prostředí RIS, připojení a počtu výměn s jinými digitálními systémy nebo platformami;
- i) zajištění kybernetické bezpečnosti.

7. Dostupnost údajů pro jiné digitální systémy nebo platformy

Technické specifikace pro výměnu údajů s jinými digitálními systémy nebo platformami v souladu s článkem 5 dodržují tyto zásady:

- a) vycházení z funkcí poskytovaných evropským prostředím RIS;
- b) usnadnění elektronické výměny údajů mezi technologiemi RIS a databázemi a systémy používanými u jiných druhů dopravy prostřednictvím vhodných datových spojů a rozhraní;

- c) určení požadavků týkajících se jiných digitálních systémů nebo platform a postupů pro automatizovanou výměnu údajů;
- d) výměna informací v reálném čase, zejména pokud jde o časově kritické údaje;
- e) zajištění bezpečné výměny informací v souladu s komplexním systémem řízení přístupu založeným na právech;
- f) předjímání rámce výměny mezi systémy, který umožní budoucí vývoj a propojení s dalšími systémy podle požadavků, včetně výměny s budoucím evropským datovým prostorem pro mobilitu a jakýmkoli jiným systémem, který je určen k podpoře inovací v multimodální dopravě.

8. Údaje pro plavbu a plánování plaveb na vnitrozemských vodních cestách

Technické specifikace týkajících se údajů pro plavbu a plánování plaveb na vnitrozemských vodních cestách v souladu s článkem 5 dodržují tyto zásady:

- a) poskytování aktuálních informací v pravidelných intervalech a přinejmenším při významných změnách situace na plavební dráze, které mohou ovlivnit plavbu;
- b) zahrnutí přinejmenším těchto informací:
 - i) předpokládané doby čekání u plavebních komor, u (pohyblivých) mostů a ve vnitrozemských přístavech;
 - ii) údaje o evropské síti vodních cest požadované pro plavbu a plánování plaveb na vnitrozemských vodních cestách, které zahrnují alespoň minimální požadavky ohledně údajů uvedené v příloze I;

- iii) vodní stav, nejmenší změřená hloubka, podjezdná výška, stav jezů, znemožňuje-li plavbu, režim, předpovídaný vodní stav, nejmenší změřená předpokládaná hloubka ;
 - iv) ledové podmínky a související splavnost nebo jiná varování před extrémním počasím;
 - v) provozní doba plavebních komor, (pohyblivých) mostů, vnitrozemských přístavů;
- c) poskytování informací prostřednictvím vnitrozemského ECDIS, zpráv vůdcům plavidel a evropského prostředí RIS, podle případu.“
-

PŘÍLOHA III

„PŘÍLOHA III TECHNICKÉ SPECIFIKACE PRO RIS

Platnými technickými specifikacemi pro RIS jsou specifikace stanovené v posledním vydání evropské normy pro říční informační služby (ES-RIS), které schválil výbor CESNI.“
