



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

**Bruksela, 15 października 2025 r.
(OR. en)**

2024/0011(COD)

PE-CONS 32/25

**TRANS 277
MAR 101
CODEC 941**

AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY

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

**DYREKTYWA
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2025/...**

z dnia ...

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

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

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

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 7 października 2025 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywą 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady³ ustanowiono ramy dotyczące wprowadzenia w Unii zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) oraz korzystania z nich. Wprowadzenie RIS na śródlądowych drogach wodnych sprzyja bezpieczeństwu i efektywności transportu śródlądowymi drogami wodnymi, a docelowo jego zrównoważonemu charakterowi i atrakcyjności sektora, poprzez zwiększenie efektywności operacji w transporcie żeglugi śródlądowej.

³ Dyrektywa 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 września 2005 r. w sprawie zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) na śródlądowych drogach wodnych we Wspólnocie (Dz.U. L 255 z 30.9.2005, s. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) Od czasu wejścia w życie dyrektywy 2005/44/WE sektor śródlądowych dróg wodnych czerpie korzyści ze świadczenia zharmonizowanych RIS. Poziom harmonizacji w poszczególnych państwach członkowskich jest jednak zróżnicowany, a proces wprowadzania niezbędnych specyfikacji okazał się długi. Ponadto w komunikacie Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. zatytułowanym „Europejski Zielony Ład” wzywa się do dalszego rozwoju zautomatyzowanej i opartej na sieci multimodalnej mobilności. W związku z tym RIS należy dostosować do tych nowych wyzwań. Ponadto w komunikacie Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. zatytułowanym „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” zaproponowano zmianę dyrektywy 2005/44/WE jako jeden ze środków służących osiągnięciu celu polegającego na promowaniu tworzenia prawdziwie inteligentnego systemu transportu, efektywnej alokacji zdolności przepustowej i zarządzania ruchem. W komunikacie Komisji z dnia 24 czerwca 2021 r. określono plan działania o nazwie „NAIADES III: Rozwój europejskiej żeglugi śródlądowej dostosowanej do przyszłych wyzwań”, w którym stwierdzono, że aby wesprzeć realizację celu polegającego na włączeniu śródlądowych dróg wodnych do sprawnego systemu zharmonizowanych RIS do 2030 r., przegląd ram prawnych dotyczących RIS pomógłby w eliminacji istniejących luk w zakresie harmonizacji oraz interoperacyjności z innymi rodzajami transportu, a także przyczyniłby się do zwiększenia dostępności danych, ponownego wykorzystania i interoperacyjności systemów cyfrowych, zgodnie z komunikatem Komisji z dnia 19 lutego 2020 r. zatytułowanym „Europejska strategia w zakresie danych”. Przy dostosowywaniu RIS należy wziąć pod uwagę te zmiany i postęp, a także doświadczenia zdobyte w trakcie wykonywania dyrektywy 2005/44/WE.

- (3) W celu przyjęcia spójnego podejścia do interoperacyjności w sektorze usług publicznych, przy wdrażaniu elektronicznej platformy pojedynczego punktu dostępu dla RIS (zwanej dalej „europejskim środowiskiem RIS”) oraz innych rozwiązań wchodzących w zakres stosowania dyrektywy 2005/44/WE należy przestrzegać zasad określonych w europejskich ramach interoperacyjności (EIF), określonych w komunikacie Komisji z dnia 23 marca 2017 r. zatytułowanym „Europejskie ramy interoperacyjności – strategia wdrażania”, zgodnie z art. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/903⁴.
- (4) Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679⁵ określono wymogi dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) w celu osiągnięcia sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz zapewnienia, aby wzdłuż tej sieci były dostępne te same usługi wysokiej jakości, kompatybilne z innymi rodzajami transportu.

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/903 z dnia 13 marca 2024 r. w sprawie ustanowienia środków na rzecz wysokiego poziomu interoperacyjności sektora publicznego na terytorium Unii (akt w sprawie Interoperacyjnej Europy) (Dz.U. L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj>).

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz.U. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

- (5) Biorąc pod uwagę, że większość rejsów statków żeglugi śródlądowej ma charakter międzynarodowy, RIS powinny koncentrować się na tych śródlądowych drogach wodnych w państwach członkowskich będących częścią TEN-T, które są bezpośrednio połączone ze śródlądowymi drogami wodnymi innego państwa członkowskiego, które też są częścią TEN-T i które w związku z tym mają duże znaczenie dla Unii. W celu uwzględnienia specyfiki krajowej państwa członkowskie powinny mieć możliwość dalszego dobrowolnego rozszerzania wymogów RIS na części swojej sieci śródlądowych dróg wodnych niebędących częścią TEN-T. W kontekście transgranicznym powinno być również możliwe świadczenie RIS przez jedno z zainteresowanych państw członkowskich. Właściwe organy państw członkowskich powinny współpracować w celu świadczenia RIS na transgranicznych śródlądowych drogach wodnych.
- (6) Ze względu na rosyjską wojnę napastniczą przeciwko Ukrainie współpraca między Unią a Rosją w dziedzinie RIS nie jest właściwa ani nie leży w interesie Unii. W związku z tym współpraca transgraniczna w zakresie RIS z Rosją nie jest już priorytetem na terytorium państw członkowskich.
- (7) Doświadczenia zdobyte podczas stosowania dyrektywy 2005/44/WE pokazały, że ważne jest wzmocnienie specyfikacji technicznych w odniesieniu do przekazywania danych dotyczących żeglugi i planowania podróży na śródlądowych drogach wodnych, aby poprawić jakość i terminowość informacji przekazywanych użytkownikom RIS. Ustanowiony i obecnie obsługiwany przez Komisję europejski system zarządzania danymi referencyjnymi (ERDMS) zawiera dane referencyjne i wykazy kodów niezbędne dla właściwego funkcjonowania RIS. W przyszłości obsługa ERDMS mogłaby zostać przeniesiona na stronę trzecią.

- (8) Oczekuje się, że dostępność w trakcie żeglugi aktualnych i dokładnych informacji dla użytkowników RIS na temat stanu toru drogi wodnej i konkretnych punktów, takich jak mosty, śluzy i porty śródlądowe, poprawi ogólną efektywność sektora śródlądowych dróg wodnych. RIS powinny zatem obejmować aktualne wymiany danych z zarządzanymi półautomatycznie lub automatycznie systemami infrastruktury śluz i ruchomych mostów, a także z systemami wspólnot portowych portów śródlądowych.
- (9) Aby RIS umożliwiały wzajemne połączenia z łańcuchem logistycznym, ważne jest, aby informacje były udostępniane nie tylko między użytkownikami żeglugi śródlądowej, na przykład za pośrednictwem systemów wspólnot portowych portów śródlądowych i inteligentnych systemów infrastruktury śródlądowych dróg wodnych, ale również w systemach i zastosowaniach związanych z innymi rodzajami transportu. Morskie krajowe pojedyncze punkty kontaktowe (MNSW) w ramach europejskiego systemu morskich pojedynczych punktów kontaktowych (EMSW), ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239⁶, powinny umożliwiać zharmonizowane raportowanie statków w całej Unii w transporcie morskim. Wymiana informacji dotyczących ruchu, takich jak czas wejścia i wyjścia, zapewniłaby interoperacyjność, multimodalność oraz sprawną integrację żeglugi śródlądowej z ogólnym łańcuchem logistycznym. Elektroniczne informacje dotyczące transportu towarowego (eFTI), ustanowione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056⁷, powinny w razie potrzeby stanowić podstawę wymiany informacji o ładunku będącym niebezpiecznymi towarami i odpadami między użytkownikami RIS. W stosownych przypadkach RIS powinny umożliwiać połączenia oraz udostępniać informacje systemom i platformom cyfrowym innych rodzajów transportu.

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1239 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiające europejski system morskich pojedynczych punktów kontaktowych i uchylające dyrektywę 2010/65/UE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1056 z dnia 15 lipca 2020 r. w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego (Dz.U. L 249 z 31.7.2020, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

- (10) Wymiana informacji między statkami żeglugi śródlądowej a portami śródlądowymi, na przykład na temat dostępności instalacji portowych, rozkładu godzin działalności lub informacji o statkach i ładunkach, nie zawsze jest optymalna, zatem wpływa na efektywność operacji w transporcie żeglugi śródlądowej. Informacje na temat dostępności infrastruktury paliw alternatywnych w portach śródlądowych mają szczególne znaczenie dla promowania efektywności środowiskowej sektora. W celu uproszczenia i usprawnienia wymiany tego rodzaju informacji oraz poprawy ogólnej efektywności sektora ważne jest ustanowienie standaryzowanych interfejsów i włączenie ich do RIS oraz opracowanie niezbędnych specyfikacji technicznych.
- (11) Korzystanie z europejskiego środowiska RIS powinno uprościć świadczenie RIS, poprawić efektywność operacji żeglugi śródlądowej oraz zmniejszyć obciążenie dostawców i użytkowników RIS. Europejskie środowisko RIS powinno wspierać odpowiednie usługi, stanowić centralny punkt wymiany informacji zapewnianych w ramach RIS w sektorze żeglugi śródlądowej, a także z innymi rodzajami transportu, a tym samym stać się główną strukturą cyfrową w Unii służącą świadczeniu RIS. Państwa członkowskie powinny wyznaczyć jeden lub większą liczbę właściwych organów odpowiedzialnych za obsługę europejskiego środowiska RIS. Organy te pełnią rolę kontrolerów, zdefiniowanych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁸, do celów obsługi europejskiego środowiska RIS.

⁸ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

- (12) W celu zapewnienia jednolitych warunków wprowadzania europejskiego środowiska RIS należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze do ustanowienia ram rozwoju i funkcjonowania europejskiego środowiska RIS. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁹.
- (13) Komisja nie powinna przyjmować aktów wykonawczych na podstawie niniejszej dyrektywy w przypadku, gdy komitet, o którym mowa w niniejszej dyrektywie, nie wyda opinii, na przykład w przypadku gdy nie ma większości kwalifikowanej popierającej opinię, czy to pozytywną, czy negatywną, oraz w przypadku gdy projekt aktu wykonawczego nie został przedłożony komitetowi odwoławczemu lub w przypadku gdy komitet odwoławczy wyda opinię negatywną. Zgodnie z zasadą lojalnej współpracy państwa członkowskie i Komisja powinny współpracować w celu szybkiego określenia niezbędnych cech operacyjnych, ról i procedur dla europejskiego środowiska RIS.
- (14) Współpraca z państwami trzecimi, w szczególności z państwami sąsiadującymi, ma znaczenie w celu zapewnienia połączenia i interoperacyjności między europejskim środowiskiem RIS a krajowymi RIS tych państw trzecich.

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (15) Europejskie środowisko RIS powinno umożliwiać użytkownikom RIS przekazywanie informacji zwrotnych na temat stosowania niniejszej dyrektywy oraz zapewniać przekazywanie takich informacji zwrotnych zainteresowanemu państwu członkowskiemu. Państwa członkowskie powinny ustanowić prostą i dostępną procedurę analizowania takich informacji zwrotnych w sposób przejrzysty i bezstronny. Organy państw członkowskich powinny współpracować przy analizowaniu informacji zwrotnych dotyczących elementów transgranicznych, takich jak niekompatybilne normy w zakresie raportowania informacji o statkach, ponieważ 75 % operacji w transporcie żeglugi śródlądowej obejmuje podróże międzynarodowe. Analiza przedmiotu otrzymanych informacji zwrotnych, a także ich częstotliwości, umożliwia określenie zakresu zgodności z niniejszą dyrektywą, wspierając tym samym monitorowanie wykonywania poprzez określenie obszarów, w których można je poprawić. Ważne jest zatem, aby informacje te były zbierane i przekazywane Komisji co roku.
- (16) W celu zapewnienia właściwego i zharmonizowanego wykonania dyrektywy 2005/44/WE opracowanie specyfikacji technicznych powinno odbywać się z zachowaniem szeregu zasad, w szczególności zasad określonych w załączniku II do niniejszej dyrektywy. W zasadach tych należy określić główne elementy, które powinny być zawarte w poszczególnych komponentach RIS.

- (17) Wymogi i specyfikacje techniczne dotyczące RIS powinny zapewniać w szczególności: aby dane w ramach RIS, które stanowią dane osobowe na podstawie rozporządzenia (UE) 2016/679, mogły być przetwarzane wyłącznie zgodnie z kompleksowym systemem kontroli dostępu opartym na prawach, zapewniającym przydzielone funkcje, aby wszystkie właściwe organy mogły mieć natychmiastowy dostęp do tych danych zgodnie z ich odpowiednimi kompetencjami regulacyjnymi, aby wdrożone zostały odpowiednie środki techniczne i organizacyjne w celu zapewnienia przetwarzania danych osobowych za pomocą środków elektronicznych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679 oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725¹⁰, w tym do celów ochrony przed naruszeniami ochrony danych osobowych, oraz aby szczególnie chronione informacje handlowe były przetwarzane z poszanowaniem ich poufności.

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) Aby zapewnić bezpieczną i optymalną żeglugę statków na śródlądowych drogach wodnych, państwa członkowskie powinny znać lokalizacje wszystkich statków żeglugi śródlądowej, w tym dzięki wykorzystywaniu danych z systemów automatycznej identyfikacji (AIS). Państwa członkowskie powinny również wymieniać informacje związane z RIS w celu zwiększenia efektywności RIS oraz ograniczenia wymogów w zakresie sprawozdawczości. W przypadku gdy przekazywanie i wymiana informacji związanych z RIS do tych celów wiąże się z przetwarzaniem danych osobowych, takim jak przetwarzanie imion i nazwisk lub przetwarzanie danych dotyczących lokalizacji, gdy takie przetwarzanie umożliwia, bezpośrednio lub pośrednio, identyfikację osoby, państwa członkowskie powinny zapewnić zgodność z prawem przetwarzania tych danych osobowych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 oraz, w stosownych przypadkach, z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/58/WE¹¹.

¹¹ Dyrektywa 2002/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 lipca 2002 r. dotycząca przetwarzania danych osobowych i ochrony prywatności w sektorze łączności elektronicznej (dyrektywa o prywatności i łączności elektronicznej) (Dz.U. L 201 z 31.7.2002, s. 37, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj>).

- (19) W celu zapewnienia, aby użytkownicy RIS otrzymywali niezbędne informacje dotyczące żeglugi i planowania podróży na śródlądowych drogach wodnych, oraz uwzględniając postęp naukowo-techniczny, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w odniesieniu do zmiany minimalnych wymogów w zakresie danych określonych w załączniku I do dyrektywy 2005/44/WE. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹². W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (20) W przypadkach odpowiednio uzasadnionych odpowiednią analizą oraz w przypadku braku właściwych i aktualnych norm międzynarodowych zapewniających bezpieczeństwo żeglugi lub w przypadku gdy zmiany lub wyniki procesu decyzyjnego Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) byłyby niekorzystne dla interesów Unii, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 TFUE w odniesieniu do zmiany załącznika III do dyrektywy 2005/44/WE w celu zapewnienia odpowiednich specyfikacji technicznych dla RIS zgodnie z zasadami określonymi w załączniku II do dyrektywy 2005/44/WE oraz w celu ochrony interesów Unii.

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

- (21) Doświadczenia zdobyte podczas wykonywania dyrektywy 2005/44/WE pokazują, że określony w niej długi okres na wprowadzenie i aktualizację specyfikacji technicznych wpłynął na wyniki sektora. Ważna jest zatem zmiana procesu wprowadzania specyfikacji technicznych.
- (22) Proces oparty na specyfikacjach technicznych opracowanych przez CESNI wprowadzono w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629¹³. CESNI, który działa pod auspicjami Centralnej Komisji Żeglugi na Renie (CCNR) i jest otwarty dla ekspertów ze wszystkich państw członkowskich, jest odpowiedzialny za opracowanie norm technicznych w dziedzinie żeglugi śródlądowej. Doświadczenie pokazuje, że CESNI opracował i zaktualizował wymogi techniczne w odniesieniu do statków żeglugi śródlądowej w sposób zorganizowany i terminowy. Biorąc pod uwagę wiedzę ekspercką CESNI oraz doświadczenia zdobyte podczas wykonywania dyrektywy (UE) 2016/1629, podobne podejście należy zastosować w odniesieniu do dyrektywy 2005/44/WE.
- (23) Aby zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa i efektywności żeglugi śródlądowej, zapewnić świadczenie RIS oraz uwzględnić postęp naukowo-techniczny oraz inne wydarzenia w tym sektorze, odniesienie do mających zastosowanie specyfikacji technicznych dla RIS, a mianowicie europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS), powinno stanowić integralną część dyrektywy 2005/44/WE.

¹³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1629 z dnia 14 września 2016 r. ustanawiająca wymagania techniczne dla statków żeglugi śródlądowej, zmieniająca dyrektywę 2009/100/WE i uchylająca dyrektywę 2006/87/WE (Dz.U. L 252 z 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

- (24) Komitet ds. patentów żeglarskich uprawniających do przewozu rzeczy i osób żegluga śródlądową, o którym mowa w art. 11 dyrektywy 2005/44/WE, został zlikwidowany. Zamiast niego Komitet ds. Żeglugi Śródlądowej dysponujący wiedzą ekspercką w dziedzinie norm i specyfikacji technicznych w sektorze śródlądowych dróg wodnych powinien wspomagać Komisję w kontekście RIS jako komitet w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011. Niniejsza dyrektywa wprowadza ponadto zmiany w art. 5 i 12 dyrektywy 2005/44/WE dotyczące procedury komitetowej. Należy zatem zmienić art. 11 dyrektywy 2005/44/WE, aby odzwierciedlić te zmiany.
- (25) W celu lepszego stanowienia prawa i jego uproszczenia powinno być możliwe odesłanie przez dyrektywę 2005/44/WE do norm międzynarodowych, bez ich powielania w unijnych ramach prawnych.
- (26) RIS zostały wprowadzone w Unii w 2005 r. i od tego czasu państwa członkowskie zdobyły duże doświadczenie w ich opracowywaniu i wdrażaniu. W załączniku III do dyrektywy 2005/44/WE zawarto ponadto specyfikacje techniczne niezbędne do funkcjonowania RIS. W związku z tym należy uchylić art. 12 ust. 2 dyrektywy 2005/44/WE. Dzięki zmianie zakresu stosowania dyrektywy 2005/44/WE w celu położenia nacisku na TEN-T wymóg wdrożenia RIS ma dodatkowo zastosowanie do najważniejszych śródlądowych dróg wodnych, przez co powstaje niezawodna sieć transportowa. Art. 12 ust. 3 dyrektywy 2005/44/WE powinien zatem zostać uchylony.

- (27) Zgodnie z zasadą proporcjonalności konieczne i stosowne jest przyjęcie przepisów dotyczących tworzenia i funkcjonowania RIS oraz specyfikacji technicznych, aby osiągnąć podstawowy cel, jakim jest ustanowienie ram świadczenia RIS w Unii. Zgodnie z art. 5 ust. 4 Traktatu o Unii Europejskiej niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (28) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1725 skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię w dniu 20 marca 2024 r.
- (29) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2005/44/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1
Zmiany w dyrektywie 2005/44/WE

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

- 1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1
Przedmiot

1. Niniejsza dyrektywa ustanawia ramy dla wprowadzenia i korzystania ze zharmonizowanych usług informacji rzecznej (RIS) w Unii w celu wsparcia żeglugi śródlądowej, mając na uwadze zwiększenie jej bezpieczeństwa, efektywności i zrównoważonego charakteru oraz usprawnienie interfejsów z innymi rodzajami transportu.
2. W niniejszej dyrektywie określa się ramy ustanowienia i dalszego opracowywania wymogów, specyfikacji i warunków technicznych w celu zapewnienia zharmonizowanych, interoperacyjnych i dostępnych RIS na śródlądowych drogach wodnych w Unii oraz ułatwienia ciągłości z usługami zarządzania ruchem innych rodzajów transportu poprzez stosowanie standaryzowanych interfejsów.”;

2) art. 2 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do wdrażania i eksploatacji RIS na wszystkich śródlądowych drogach wodnych i w portach śródlądowych państw członkowskich, które są częścią transeuropejskiej sieci transportowej, zgodnie z tym, co określono i wymieniono w załącznikach I i II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679*, i które są bezpośrednio połączone ze śródlądowymi drogami wodnymi i portami śródlądowymi innego państwa członkowskiego, które są częścią transeuropejskiej sieci transportowej zgodnie z tym, co określono i wymieniono w tych załącznikach.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013 (Dz.U. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).”;

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

- „i) »transeuropejska sieć transportowa« lub »TEN-T« oznacza śródlądowe drogi wodne wyszczególnione na mapach zawartych w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2024/1679;
- j) »europejski system zarządzania danymi referencyjnymi« lub »ERDMS« oznacza prowadzone pod nadzorem Komisji repozytorium (bibliotekę) danych referencyjnych i wykazów kodów w pojedynczym punkcie dostępu, wykorzystywanych w aplikacjach informatycznych w żegludze śródlądowej; nie obejmuje on danych dotyczących sieci dróg wodnych udostępnionych przez państwo członkowskie zgodnie z załącznikami I i III;

- k) »system wspólnoty portowej« oznacza elektroniczną platformę wymiany informacji między publicznymi i prywatnymi zainteresowanymi stronami w celu zapewnienia sprawnych procedur portowych i logistycznych;
- l) »inteligentny system infrastruktury śródlądowych dróg wodnych« oznacza elektroniczną platformę, która wspiera częściowo i w pełni zautomatyzowane zarządzanie infrastrukturą żeglugi śródlądowej w służach i na ruchomych mostach w TEN-T i jest obsługiwana przez publiczne instytucje zarządzające śródlądowymi drogami wodnymi;
- m) »europejskie środowisko RIS« oznacza elektroniczną platformę pojedynczego punktu dostępu opierającą się na krajowych informacjach RIS, świadczącą usługi techniczne i operacyjne dla użytkowników RIS i zawierającą linki do elektronicznego raportowania zgodnie z zasadą jednorazowości;
- n) »port śródlądowy« oznacza port śródlądowy w sieci bazowej TEN-T lub sieci kompleksowej TEN-T, wymieniony i sklasyfikowany w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2024/1679.”;

4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Tworzenie RIS

1. Państwa członkowskie podejmują środki niezbędne do wdrożenia RIS na śródlądowych drogach wodnych i w portach śródlądowych, objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.

2. Państwa członkowskie opracowują RIS w taki sposób, aby zastosowanie RIS było efektywne, elastyczne i interoperacyjne tak, aby mogło współpracować z innymi zastosowaniami RIS oraz z systemami stosowanymi w innych rodzajach transportu przy jednoczesnym zapewnianiu interfejsów z systemami zarządzania transportem i działaniami komercyjnymi.
3. W celu utworzenia RIS państwa członkowskie:
 - a) zapewniają, aby użytkownikom RIS dostarczane były wszelkie odpowiednie dane dotyczące żeglugi i planów podróży na śródlądowych drogach wodnych; te dane dotyczące sieci dróg wodnych, określone w załączniku I, aktualizuje się i dostarcza przynajmniej w dostępnym wspólnym formacie elektronicznym zgodnie z załącznikiem III;
 - b) zapewniają – dla wszystkich swoich śródlądowych dróg wodnych i portów śródlądowych TEN-T – aby oprócz danych, o których mowa w lit. a), użytkownicy RIS mieli dostęp do elektronicznych map nawigacyjnych, odpowiednich do celów nawigacji;
 - c) umożliwiają właściwym organom, w zakresie wymaganym przepisami krajowymi lub międzynarodowymi dotyczącymi raportowania statków, otrzymywanie elektronicznych raportów ze statków, które zawierają wszystkie wymagane dane ze statków; w transporcie transgranicznym dane te udostępnia się w pełni właściwym organom sąsiadującego państwa członkowskiego przed przybyciem statków na granicę;

- d) zapewniają, aby komunikaty dla kierowników statków zawierały między innymi informacje o stanie wody lub maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu i sytuacji lodowej na śródlądowych drogach wodnych, oraz były dostarczane w formie standaryzowanych, zakodowanych i gotowych do pobrania wiadomości; standaryzowany komunikat musi zawierać co najmniej informacje niezbędne do bezpiecznej żeglugi; komunikaty dla kierowników statków muszą być aktualizowane i dostarczane przynajmniej w dostępnym wspólnym formacie elektronicznym zgodnie z załącznikiem III;
- e) zapewniają aktualizację danych dotyczących sieci dróg wodnych w europejskim środowisku RIS poprzez niezwłoczne dostarczanie wszelkich niezbędnych danych dotyczących sieci dróg wodnych zgodnie z załącznikami I i III;
- f) zapewniają, jeżeli są dostępne, udostępnianie co najmniej informacji związanych z ruchem za pośrednictwem interfejsów zgodnych ze specyfikacjami technicznymi określonymi zgodnie z załącznikiem II pkt 7, w stosownych przypadkach, w środowiskach elektronicznej wymiany informacji ustanowionych na podstawie prawa Unii i wykorzystywanych w innych rodzajach transportu;
- g) zapewniają udostępnienie standaryzowanych interfejsów zgodnie z załącznikami II i III do niniejszej dyrektywy na potrzeby systemów wspólnot portowych portów śródlądowych, w tym, jeżeli są dostępne, aktualnych informacji dotyczących dostępności miejsc postoju i infrastruktury paliw alternatywnych, a w szczególności instalacji wymaganych na podstawie art. 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804*;

- h) zapewniają, aby standaryzowane interfejsy zgodnie z załącznikami II i III były udostępniane innym inteligentnym systemom infrastruktury śródlądowych dróg wodnych do celów zarządzania ruchem na śródlądowych drogach wodnych.

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

- 4. Właściwe organy państw członkowskich tworzą centra RIS stosownie do potrzeb regionalnych.
- 5. Państwa członkowskie wspólnie tworzą, obsługują, wykorzystują i utrzymują europejskie środowisko RIS, które świadczy usługi dotyczące dróg wodnych, infrastruktury, ruchu i transportu oraz dostarcza niezbędne dane, a także zarządzają tym środowiskiem. Europejskie środowisko RIS musi być dostępne dla wszystkich użytkowników RIS i stanowi główną platformę służącą wymianie informacji związanych z RIS. Zawiera interfejsy umożliwiające połączenia z systemami stosowanymi w przypadku innych rodzajów transportu i portów śródlądowych. Państwa członkowskie wyznaczają jeden lub większą liczbę właściwych organów odpowiedzialnych za funkcjonowanie europejskiego środowiska RIS. Europejskie środowisko RIS musi umożliwiać wnoszenie wkładów przez państwa trzecie, których drogi wodne są połączone z europejską siecią śródlądowych dróg wodnych i które są gotowe do współpracy i dostarczania swoich danych dotyczących sieci, pod warunkiem że dane te mają taką samą jakość i format jak dane państw członkowskich oraz cechuje je ten sam poziom cyberbezpieczeństwa i ochrony danych.

6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze, które określają cechy, role i procedury operacyjne dla europejskiego środowiska RIS oraz jej podmiot operacyjny, w oparciu o zasady dotyczące specyfikacji technicznych RIS określone w załączniku II pkt 6, aby zapewnić ich jednolite wdrożenie w całej Unii. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 11 ust. 2.
7. W celu użycia systemów automatycznej identyfikacji (AIS) zastosowanie ma porozumienie regionalne dotyczące służby radiokomunikacyjnej na śródlądowych drogach wodnych (RAINWAT), zawarte w Bukareszcie w dniu 12 kwietnia 2012 r., w ramach rozporządzeń radiowych Międzynarodowej Unii Telekomunikacyjnej (ITU).
8. Państwa członkowskie, w stosownych przypadkach we współpracy z Unią, zachęcają kierowników statków, operatorów, armatorów lub właścicieli statków poruszających się po ich śródlądowych drogach wodnych oraz załadowców lub właścicieli towarów przewożonych tymi statkami do pełnego korzystania z usług, które są udostępniane na podstawie niniejszej dyrektywy.
9. Komisja podejmuje wszelkie odpowiednie środki w celu zweryfikowania interoperacyjności, niezawodności, dostępności i bezpieczeństwa RIS.

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

5) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Specyfikacje techniczne

1. W celu wspierania RIS oraz zapewnienia interoperacyjności usług, zgodnie z art. 4 ust. 2, zastosowanie mają specyfikacje techniczne, o których mowa w załączniku III, zgodnie z zasadami określonymi w załączniku II, i obejmują one w szczególności następujące dziedziny:
 - a) system obrazowania map elektronicznych i informacji w żegludze śródlądowej (ECDIS śródlądowy);
 - b) elektroniczne raportowanie statków;
 - c) komunikaty dla kierowników statków;
 - d) systemy śledzenia i namierzania statków;
 - e) zgodność sprzętu niezbędnego do korzystania z RIS;
 - f) funkcjonowanie europejskiego środowiska RIS;
 - g) wzajemne połączenia i wymiana informacji z unijnymi bazami danych (ERDMS);
 - h) standaryzowany interfejs dla platform informatycznych innych rodzajów transportu;

- i) standaryzowany interfejs między europejskim środowiskiem RIS a systemami wspólnot portowych portów śródlądowych oraz między europejskim środowiskiem RIS a inteligentnymi systemami infrastruktury śródlądowych dróg wodnych;
- j) dane dotyczące żeglugi i planowanie podróży na śródlądowych drogach wodnych.”;

6) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Pozycjonowanie satelitarne

Do celów RIS, dla których wymagane jest dokładne pozycjonowanie, zaleca się stosowanie satelitarnych systemów pozycjonowania i nawigacji, takich jak usługi nawigacyjne świadczone przez Galileo, w tym usługi wysokiej dokładności i uwierzytelnianie komunikatów nawigacyjnych usługi otwartej, oraz europejski system wspomagania satelitarnego (EGNOS), o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/696*. Do celów zastosowań i usług opartych na danych pochodzących z obserwacji Ziemi zaleca się wykorzystywanie danych, informacji i usług programu Copernicus.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/696 z dnia 28 kwietnia 2021 r. ustanawiające Unijny program kosmiczny i Agencję Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego oraz uchylające rozporządzenia (UE) nr 912/2010, (UE) nr 1285/2013 i (UE) nr 377/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE (Dz.U. L 170 z 12.5.2021, s. 69, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj>).”;

7) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

Właściwe organy

Państwa członkowskie wyznaczają właściwe organy odpowiedzialne za zastosowanie RIS, za międzynarodową wymianę danych, za funkcjonowanie europejskiego środowiska RIS i za analizowanie informacji zwrotnych od użytkowników RIS. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych wyznaczonych organach do dnia ... [dwa tygodnie od dnia transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej].”;

8) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 8a

Mechanizm informacji zwrotnych

1. Każde państwo członkowskie zapewnia efektywną, prostą i dostępną oraz opierającą się, w miarę możliwości, na istniejących strukturach procedurę analizowania pochodzących od użytkowników RIS informacji zwrotnych wynikających ze stosowania niniejszej dyrektywy.
2. Analizowanie informacji zwrotnych od użytkowników RIS musi odbywać się w sposób pozwalający uniknąć konfliktu interesów. Informacje zwrotne analizuje się w sposób bezstronny i przejrzysty oraz z należyтым poszanowaniem prawa do swobodnego prowadzenia działalności gospodarczej.
3. Informacje zwrotne od użytkowników RIS zgłaszane są za pośrednictwem europejskiego środowiska RIS i przekazywane odpowiednim państwom członkowskim. Państwa członkowskie zapewniają, aby użytkownicy RIS i inne odpowiednie zainteresowane strony byli informowani o tym, gdzie i w jaki sposób należy zgłaszać informacje zwrotne.

4. Państwa członkowskie zapewniają terminowe i odpowiednie analizowanie informacji zwrotnych od użytkowników RIS oraz przekazywanie informacji na temat działań następczych za pośrednictwem europejskiego środowiska RIS.
5. Europejskie środowisko RIS co roku informuje Komisję o ilości otrzymanych informacji zwrotnych oraz o sposobie ich analizowania.”;

9) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

Zasady dotyczące prywatności, bezpieczeństwa informacji oraz przetwarzania danych osobowych

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

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

10) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Przekazane uprawnienia

1. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10a w celu zmiany załącznika I w drodze aktualizacji i przeglądu minimalnych wymogów w zakresie danych, z uwzględnieniem doświadczeń zdobytych w ramach stosowania niniejszej dyrektywy oraz postępu technicznego w rozwoju technologii i zastosowań RIS.
2. W przypadku braku właściwych i aktualnych specyfikacji technicznych lub gdy specyfikacje techniczne opracowane przez Europejski Komitet ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) nie spełniają jakichkolwiek mających zastosowanie wymogów określonych w załączniku II lub gdy zmiany w procesie decyzyjnym CESNI lub innych elementach normy byłyby niekorzystne dla interesów Unii oraz gdy jest to w pełni uzasadnione właściwą analizą, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10a w celu zmiany załącznika III, aby zapewnić odpowiednie specyfikacje techniczne na podstawie zasad określonych w załączniku II.”;

11) w art. 10a wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

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

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 10 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;

12) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet ds. Żeglugi Śródlądowej. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011^{*}.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

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

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

13) w art. 12 uchyla się ust. 2 i 3;

- 14) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 12a

Monitorowanie

Komisja monitoruje tworzenie RIS w Unii oraz złoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie do dnia ... [5 lat od dnia transpozycji niniejszej dyrektywy zmieniającej]. Sprawozdanie będzie zawierać analizę wpływu niniejszej dyrektywy na poziom integracji żeglugi śródlądowej w całym łańcuchu logistycznym oraz analizę potencjału nowych narzędzi cyfrowych w celu zwiększenia efektywności w całej sieci śródlądowych dróg wodnych TEN-T.”;

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

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie, które mają śródlądowe drogi wodne oraz porty śródlądowe objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia ... [trzy lata od dnia wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej]. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.
2. Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.
3. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Wejście w życie

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

Artykuł 4

Adresaci

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

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodnicząca

W imieniu Rady

Przewodniczący / Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

„ZAŁĄCZNIK I

MINIMALNE WYMOGI DOTYCZĄCE DANYCH

Zgodnie z art. 4 ust. 3 lit. a) dostarcza się w szczególności następujące dane:

- a) oś drogi wodnej z oznaczeniem jej długości w kilometrach;
- b) ograniczenia w odniesieniu do statków lub zestawów pod względem ich długości, szerokości, zanurzenia i wysokości nad powierzchnią wody;
- c) godziny eksploatacji struktur ograniczających, w szczególności śluz i mostów;
- d) przewidywany czas oczekiwania przy mostach, śluzach i w portach śródlądowych, w czasie rzeczywistym, jeżeli jest dostępny;
- e) lokalizacja portów i miejsc przeładunkowych;
- f) dane referencyjne o wodowskazach istotnych dla żeglugi;
- g) lokalizacja oraz, jeżeli jest dostępna, obecna dostępność infrastruktury paliw alternatywnych, w tym zasilania energią elektryczną z lądu.

Przekazywane informacje aktualizuje się oraz, jeżeli są dostępne, odzwierciedlają one sytuację w czasie rzeczywistym.”.

ZAŁĄCZNIK II

„ZAŁĄCZNIK II

ZASADY DOTYCZĄCE SPECYFIKACJI TECHNICZNYCH DLA RIS

1. Zasady ogólne

Specyfikacje techniczne dla RIS opracowuje się z zachowaniem następujących zasad ogólnych:

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

2. System obrazowania map elektronicznych i informacji w żegludze śródlądowej (ECDIS śródlądowy)

Specyfikacje techniczne systemu obrazowania map elektronicznych i informacji w żegludze śródlądowej (ECDIS śródlądowy), które mają zostać ustanowione zgodnie z art. 5, opracowuje się z zachowaniem następujących zasad:

- a) zgodność z morskim systemem obrazowania map elektronicznych i informacji (ECDIS morskim) w celu ułatwienia ruchu statków żeglugi śródlądowej w strefach ruchu mieszanego w ujściach rzek oraz w ruchu morsko-rzecznym;

- b) określenie minimalnych wymogów dotyczących sprzętu dla ECDIS śródlądowego, a także minimalnej zawartości elektronicznych map nawigacyjnych potrzebnych dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi, a w szczególności:
 - (i) dużej niezawodności i dostępności stosowanego sprzętu dla ECDIS śródlądowego;
 - (ii) trwałości sprzętu dla ECDIS śródlądowego pozwalającej na wytrzymanie warunków środowiskowych panujących typowo na pokładzie statku, bez jakiegokolwiek uszczerbku dla jakości i niezawodności tego sprzętu;
 - (iii) uwzględnienia w elektronicznej mapie nawigacyjnej wszelkiego rodzaju obiektów geograficznych, na przykład granic toru drogi wodnej, konstrukcji brzegowych i znaków nawigacyjnych, potrzebnych do bezpiecznej żeglugi;
 - (iv) monitorowania mapy elektronicznej za pomocą nałożonego obrazu radarowego podczas prowadzenia statku;
- c) integracja aktualnych informacji o głębokości toru drogi wodnej w elektronicznej mapie nawigacyjnej oraz obrazowanie takich informacji względem wstępnie zaprogramowanych lub rzeczywistych poziomów wody;
- d) integracja w elektronicznej mapie nawigacyjnej informacji dodatkowych, na przykład pochodzących z innych źródeł niż od właściwych organów, oraz obrazowanie takich informacji w ECDIS śródlądowym bez naruszenia informacji potrzebnych do bezpiecznej żeglugi;

- e) dostępność elektronicznych map nawigacyjnych dla użytkowników RIS;
- f) dostępność danych do elektronicznych map nawigacyjnych dla wszystkich producentów aplikacji, w stosownych przypadkach w zamian za uzasadnioną kosztami opłatę;
- g) integracja aktualnych informacji o czasie oczekiwania przy śluzach, mostach i w portach śródlądowych oraz obrazowanie takich informacji w ECDIS śródlądowym bez naruszenia informacji potrzebnych do bezpiecznej żeglugi.

3. Elektroniczne raportowanie statków

Specyfikacje techniczne dotyczące elektronicznego raportowania statków w żegludze śródlądowej zgodnie z art. 5 opracowuje się z zachowaniem następujących zasad:

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

4. Komunikaty dla kierowników statków

Specyfikacje techniczne dotyczące komunikatów dla kierowników statków zgodnie z art. 5, w szczególności w odniesieniu do informacji o torze drogi wodnej, o ruchu i związanych z zarządzaniem ruchem oraz planowaniem podróży na śródlądowych drogach wodnych, opracowuje się z zachowaniem następujących zasad:

- a) standaryzowana struktura danych, wykorzystująca uprzednio zdefiniowane moduły tekstowe i zakodowana w stopniu umożliwiającym automatyczne tłumaczenie jej najważniejszych treści na inne języki oraz ułatwiającym integrację komunikatów dla kierowników statków z systemami planowania podróży;
- b) zgodność standaryzowanej struktury danych ze strukturą danych stosowaną w ECDIS śródlądowym w celu ułatwienia integracji komunikatów dla kierowników statków w ECDIS śródlądowym;
- c) dostosowanie do specyfikacji technicznych dotyczących żeglugi i planowania podróży na śródlądowych drogach wodnych w celu zapewnienia spójności przekazywanych informacji.

5. Systemy śledzenia i namierzania statków

Specyfikacje techniczne dotyczące systemów śledzenia i namierzania statków zgodnie z art. 5 opracowuje się z zachowaniem następujących zasad:

- a) określenie wymogów dotyczących systemów i standardowych komunikatów oraz procedur, tak aby było możliwe automatyczne ich dostarczanie;

- b) rozróżnienie pomiędzy systemami dostosowanymi do wymogów informacji taktycznych o ruchu a systemami dostosowanymi do wymogów informacji strategicznych o ruchu; w obu przypadkach względem dokładności w ustalaniu położenia i względem wymaganego tempa aktualizacji;
- c) opis stosownych systemów technicznych śledzenia i namierzania statków, takich jak śródlądowy system AIS (śródlądowy system automatycznej identyfikacji);
- d) zgodność formatu danych z morskim systemem AIS.

6. Zasady operacyjne europejskiego środowiska RIS

Specyfikacje techniczne dotyczące europejskiego środowiska RIS zgodnie z art. 5 opracowuje się z zachowaniem następujących zasad:

- a) pełnienie funkcji pojedynczego cyfrowego punktu kontaktowego w zakresie żeglugi śródlądowej;
- b) zharmonizowany pojedynczy punkt dostępu w odniesieniu do aktualnych informacji, w miarę możliwości, w czasie rzeczywistym, dotyczących warunków na torze drogi wodnej do celów bezpiecznej i zrównoważonej żeglugi, planowania podróży i operacji w portach wzdłuż TEN-T;
- c) umożliwienie funkcjonowania multimodalnych łańcuchów transportowych, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego poziomu ochrony danych;
- d) wysoki poziom dokładności danych w celu sprawnej wymiany danych między odpowiednimi użytkownikami RIS wzdłuż TEN-T (w Unii i poza nią);
- e) przyjazny dla użytkowników interfejs z funkcjonalnymi, użytecznymi i praktycznymi funkcjami, takimi jak możliwość zapisywania i przechowywania profili;

- f) zharmonizowany pojedynczy punkt raportowania zgodnie z zasadą jednorazowości, również w odniesieniu do podróży międzynarodowych;
- g) powiązanie z innymi systemami wykorzystującymi technologie informacyjne, komunikacyjne, nawigacyjne lub technologie pozycjonowania/lokalizowania w celu efektywnego zarządzania infrastrukturą, mobilnością i ruchem w TEN-T oraz zapewniania usług o wartości dodanej dla obywateli i operatorów, w tym systemami umożliwiającymi wykorzystywanie TEN-T w sposób bezpieczny, chroniony, ekologiczny i efektywny pod względem przepustowości;
- h) zbieranie i zgłaszanie zanonimizowanych i zagregowanych danych dotyczących użytkownika, które można wykorzystać do monitorowania wdrażania RIS, w tym co najmniej danych dotyczących liczby użytkowników RIS, dostępności danych w europejskim środowisku RIS, połączenia i liczby przypadków wymiany z innymi systemami lub platformami cyfrowymi;
- i) zapewnienie cyberbezpieczeństwa.

7. Dostępność danych dla innych systemów lub platform cyfrowych

Specyfikacje techniczne dotyczące wymiany danych z innymi systemami lub platformami cyfrowymi zgodnie z art. 5 opracowuje się z zachowaniem następujących zasad:

- a) oparcie na funkcjach zapewnianych przez europejskie środowisko RIS;
- b) ułatwianie elektronicznej wymiany danych między technologiami RIS a bazami danych i systemami wykorzystywanymi w przypadku innych rodzajów transportu, za pośrednictwem odpowiednich łączy danych oraz interfejsów;

- c) określenie wymogów dotyczących innych systemów lub platform cyfrowych, a także procedur do celów automatycznej wymiany danych;
- d) wymiana informacji w czasie rzeczywistym, w szczególności w przypadku danych krytycznych;
- e) zapewnianie bezpiecznej wymiany informacji zgodnie z kompleksowym systemem kontroli dostępu opartym na prawach;
- f) prognozowanie ram wymiany międzysystemowej, które umożliwią wymagane przyszłe zmiany i powiązania z dodatkowymi systemami, w tym wymiany z przyszłą europejską przestrzenią danych dotyczących mobilności oraz każdym innym systemem opracowanym w celu promowania innowacji w transporcie multimodalnym.

8. Dane dotyczące żeglugi i planowania podróży na śródlądowych drogach wodnych

Specyfikacje techniczne w odniesieniu do danych dotyczących żeglugi i planowania podróży na śródlądowych drogach wodnych zgodnie z art. 5 opracowuje się z zachowaniem następujących zasad:

- a) dostarczanie aktualnych informacji w regularnych odstępach czasu i przynajmniej w przypadku wystąpienia istotnych zmian w sytuacji na torze drogi wodnej, które mogą mieć wpływ na żeglugę;
- b) uwzględnienie co najmniej następujących informacji:
 - (i) przewidywany czas oczekiwania przy śluzach, (ruchomych) mostach, w portach śródlądowych;
 - (ii) dane dotyczące europejskiej sieci dróg wodnych wymagane do celów żeglugi i planowania podróży na śródlądowych drogach wodnych i obejmujące co najmniej minimalne wymogi dotyczące danych określone w załączniku I;

- (iii) poziomy wody, głębokość minimalna, prześwit pionowy, stan zapory w przypadku zamknięcia żeglugi, reżim rzeczny, prognozowane poziomy wody, przewidywana głębokość minimalna;
 - (iv) sytuacja lodowa i związana z nią żeglowność lub inne ostrzeżenia na temat ekstremalnych zdarzeń pogodowych;
 - (v) czas pracy śluz, (ruchomych) mostów, portów śródlądowych;
- c) dostarczanie informacji za pośrednictwem ECDIS śródlądowego, komunikatów dla kierowników statków i europejskiego środowiska RIS, stosownie do przypadku.”.
-

ZAŁĄCZNIK III

„ZAŁĄCZNIK III SPECYFIKACJE TECHNICZNE DLA RIS

Specyfikacje techniczne mające zastosowanie do RIS określono w najnowszym wydaniu europejskiej normy w zakresie usług informacji rzecznej (ES-RIS) przyjętym przez CESNI.”.
