2025/2482

2025.12.12.

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2025/2482 IRÁNYELVE

(2025. november 26.)

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

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([1]),

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében ([2]),

mivel:

(1) A 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([3]) megállapítja a harmonizált folyami információs szolgáltatások (RIS) Unión belüli létrehozásának és alkalmazásának keretét. A RIS belvízi utak tekintetében történő létrehozása a belvízi közlekedési műveletek hatékonyságának növelése révén hozzájárul a belvízi közlekedés biztonságához és hatékonyságához, és végső soron az ágazat fenntarthatóságához és vonzerejéhez is.

(2) A 2005/44/EK irányelv hatálybalépése óta a belvízi hajózási ágazat profitálni tudott a harmonizált RIS nyújtásából. A harmonizáció szintje azonban tagállamonként eltérő, a szükséges előírások bevezetésének folyamata pedig hosszadalmasnak bizonyult. Emellett a Bizottság „Az európai zöld megállapodás” című, 2019. december 11-i közleményében az automatizált és összekapcsolt multimodális mobilitás további fejlesztését szorgalmazza. Következésképpen a RIS-t ki kell igazítani az említett új kihívásoknak való megfelelés érdekében. Továbbá, a Bizottság a „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című, 2020. december 9-i közleményében a 2005/44/EK irányelv felülvizsgálatát javasolja azon intézkedések egyikeként, amelyekkel megvalósítható azon célkitűzés, hogy elő kell mozdítani egy valóban intelligens közlekedési rendszer létrehozását, valamint a hatékony kapacitáselosztás és forgalomirányítás kialakítását. A Bizottság a 2021. június 24-i közleményében kidolgozta a „NAIADES III: Az időtálló európai belvízi hajózás fellendítése” című cselekvési tervet, amely kimondja, hogy azon célt szem előtt tartva, hogy a belvízi utak 2030-ra egy zökkenőmentesen működő, harmonizált RIS-rendszer részét képezzék, a RIS jogi keretének felülvizsgálata arra irányulna, hogy segítsen megszüntetni a többi közlekedési mód irányában fennálló harmonizációs és összekapcsolhatósági hiányosságokat, és – a Bizottság „Európai adatstratégia” című, 2020. február 19-i közleményével összhangban – hozzájárulna a digitális rendszereken belüli adatok jobb rendelkezésre állásához, újrafelhasználásához és interoperabilitásához. A RIS kiigazításakor figyelembe kell venni az említett változásokat és fejleményeket, valamint a 2005/44/EK irányelv végrehajtása során szerzett tapasztalatokat.

([1]) HL C, C/2024/4064, 2024.7.12., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/4064/oj.
([2]) Az Európai Parlament 2025. október 7-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2025. október 27-i határozata.
([3]) Az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) (HL L 255., 2005.9.30., 152. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

(3) A közszolgáltatási ágazatban az összekapcsolhatósághoz való koherens megközelítés elfogadása érdekében, a RIS egypontos elektronikus hozzáférési platformjának (a továbbiakban: az Európai RIS-környezet) és a 2005/44/EK irányelv hatálya alá tartozó egyéb megoldásoknak a megvalósítása során a Bizottság „Európai interoperabilitási keret – Végrehajtási stratégia" című, 2017. március 23-i közleményében – az (EU) 2024/903 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([4]) 6. cikkével összhangban – meghatározott európai interoperabilitási keretben (EIF) megállapított elveket kell követni.

(4) Az (EU) 2024/1679 európai parlamenti és tanácsi rendelet ([5]) követelményeket állapít meg a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) fejlesztésére vonatkozóan a belső piac zavartalan működésének megvalósítása érdekében, és célja annak biztosítása, hogy az említett hálózat egészében ugyanazon magas színvonalú szolgáltatások álljanak rendelkezésre, és hogy azok kompatibilisek legyenek az egyéb közlekedési módok rendszereivel.

(5) Mivel a belvízi hajók útjainak többsége nemzetközi jellegű, a RIS-nek a tagállamok azon belvízi útjaira kell összpontosítania, amelyek a TEN-T részét képezik, és amelyek közvetlenül kapcsolódnak egy másik tagállamnak ugyancsak a TEN-T részét képező belvízi útjaihoz, és amelyek ezáltal nagy jelentőséggel bírnak az Unió számára. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a nemzeti sajátosságok figyelembevétele érdekében – önkéntes alapon – továbbra is kiterjesszék a RIS-követelményeket belvízi úthálózatuk azon szakaszaira, amelyek nem képezik a TEN-T részét. Határokon átnyúló viszonylatban lehetővé kell tenni továbbá azt, hogy a RIS-t az érintett tagállamok egyike nyújtsa. A tagállamok illetékes hatóságainak együtt kell működniük a RIS határokon átnyúló belvízi utakon történő nyújtása céljából.

(6) Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborújára tekintettel, az Unió és Oroszország között a RIS területén történő együttműködés nem helyénvaló, és az az Unió érdekeit sem szolgálja. Következésképpen már nem képez prioritást a RIS terén Oroszországgal folytatott, határokon átnyúló, a tagállamok területén történő együttműködés.

(7) A 2005/44/EK irányelv alkalmazása során szerzett tapasztalatok megmutatták, hogy a RIS-felhasználóknak nyújtott információk minőségének és időszerűségének javítása érdekében fontos megerősíteni a belvízi hajózással és hajóúttervezéssel kapcsolatosadatszolgáltatásra vonatkozó műszaki előírásokat. A RIS megfelelő működéséhez szükséges referenciaadatokat és kódlistákat tartalmazó, a Bizottság által létrehozott európai referenciaadat-kezelő rendszert (ERDMS) jelenleg a Bizottság üzemelteti. Az ERDMS üzemeltetését a jövőben át lehetne ruházni egy harmadik félre.

(8) A belvízi hajózási ágazat általános hatékonyságát várhatóan javítani fogja a hajóút és olyan konkrét pontok, mint hidak, zsilipek és belvízi kikötők állapotára vonatkozó, naprakész és pontos információknak a hajózás során a RIS-felhasználók számára való rendelkezésre állása. A RIS-nek ezért magában kell foglalnia a zsilipek és mozgatható hidak félig és teljesen automatizált infrastrukturális irányítási rendszereivel, valamint a belvízi kikötők kikötői közösségi információs rendszereivel való naprakész adatcserét.

([4]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2024/903 rendelete (2024. március 13.) a közszféra Unión belüli magas szintű interoperabilitását biztosító intézkedések meghatározásáról (az interoperábilis Európáról szóló rendelet) (HL L, 2024/903, 2024.3.22., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([5]) Az Európai Parlament és Tanács (EU) 2024/1679 rendelete (2024. június 13.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2024/1679, 2024.6.28., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(9) Annak érdekében, hogy a RIS lehetővé tegye a logisztikai lánccal való összekapcsolódást, fontos, hogy az információk ne csak a belvízi közlekedés felhasználói körében – például belvízi kikötők kikötői közösségi információs rendszerein és intelligens belvízi infrastruktúra-rendszereken keresztül –, hanem más közlekedési módok rendszereivel és alkalmazásaival is megosztásra kerüljenek. Az (EU) 2019/1239 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ([6]) létrehozott európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezeten (EMSWe) belül működő nemzeti egyablakos tengerügyi ügyintézési rendszereknek (MNSW) Unió-szerte lehetővé kell tenniük a tengeri szállítás terén a harmonizált hajózási adatszolgáltatást. A forgalommal kapcsolatos információk – így például az érkezési és indulási idők – cseréje biztosítaná az összekapcsolhatóságot, a multimodalitást és a belvízi közlekedésnek a teljes logisztikai lánccal való zökkenőmentes integrációját. Szükség esetén az (EU) 2020/1056 európai parlamenti és tanácsi rendelettel ([7]) meghatározott elektronikus áruszállítási információknak (eFTI) kell képezniük a rakományra vonatkozó, veszélyes árukkal és hulladékkal kapcsolatos információk RIS-felhasználók közötti cseréjének alapját. A RIS-nek szükség esetén lehetővé kell tennie a más közlekedési módok digitális rendszereihez és platformjaihoz való kapcsolódást, valamint információkat kell azok rendelkezésére bocsátania.

(10) A belvízi hajók és a belvízi kikötők közötti információcsere – például a kikötői létesítmények rendelkezésre állása, az üzemidők vagy a hajókra és a rakományra vonatkozó információk tekintetében – nem mindig optimális, ami ezáltal hatással van a belvízi közlekedési műveletek hatékonyságára. Az alternatív üzemanyagok belvízi kikötői infrastruktúrájának rendelkezésre állására vonatkozó információk különösen fontosak az ágazat környezeti teljesítményének előmozdítása szempontjából. Az ilyen információk cseréjének egyszerűsítése és észszerűsítése, valamint az ágazat általános hatékonyságának javítása érdekében fontos, hogy szabványosított interfészek kerüljenek kialakításra, és a RIS részévé váljanak, valamint hogy kidolgozásra kerüljenek a szükséges műszaki előírások.

(11) Az Európai RIS-környezet használatának egyszerűsítenie kell a RIS nyújtását, javítania a belvízi közlekedési műveletek hatékonyságát, valamint csökkentenie a RIS-szolgáltatókra és -felhasználókra nehezedő terheket. Az Európai RIS-környezetnek támogatnia kell a releváns szolgáltatásokat, központi pontként kell szolgálnia a RIS-információknak a belvízi hajózási ágazaton belüli és más közlekedési módokkal való cseréjéhez, és ezért a RIS nyújtásának fő digitális sarokkövévé kell válnia az Unióban. A tagállamoknak ki kell jelölniük egy vagy több, az Európai RIS-környezet működtetéséért felelős illetékes hatóságot. Az említett illetékes hatóságok – az Európai RIS-környezet működtetése céljából – az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletben ([8]) meghatározottak szerinti adatkezelőknek minősülnek.

(12) Az Európai RIS-környezet bevezetésére vonatkozó egységes feltételek biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni az Európai RIS-környezet fejlesztésére és működésére vonatkozó keret kialakítása céljából. Ezeket a hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([9]) megfelelően kell gyakorolni.

(13) A Bizottság nem fogadhat el ezen irányelv szerinti végrehajtási jogi aktusokat, amennyiben az ezen irányelvben említett bizottság nem nyilvánít véleményt – például ha nem jött létre minősített többség a vélemény támogatására, legyen szó akár kedvező, akár kedvezőtlen véleményről –, és amennyiben a végrehajtási jogi aktus tervezetét nem terjesztették a fellebbviteli bizottság elé, vagy ha a fellebbviteli bizottság kedvezőtlen véleményt ad. A lojális együttműködés elvével összhangban a tagállamoknak és a Bizottságnak együtt kell működniük egymással annak érdekében, hogy mielőbb ki lehessen alakítani a szükséges működési jellemzőket, szerepkört és eljárásokat az Európai RIS-környezet vonatkozásában.

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

([7]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2020/1056 rendelete (2020. július 15.) az elektronikus áruszállítási információkról (HL L 249., 2020.7.31., 33. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj).

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

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

(14) Az Európai RIS-környezet és a harmadik országok nemzeti RIS-e közötti kapcsolat és összekapcsolhatóság biztosítása érdekében releváns az említett harmadik országokkal, különösen a szomszédos országokkal folytatott együttműködés.

(15) Az Európai RIS-környezetnek lehetőséget kell nyújtania a RIS-felhasználók számára arra, hogy visszajelzést adjanak ezen irányelv alkalmazásáról, és biztosítania kell, hogy az ilyen visszajelzést továbbítsák az érintett tagállam részére. A tagállamoknak egyszerű és hozzáférhető eljárást kell létrehozniuk az ilyen visszajelzés átlátható és pártatlan módon történő kezelésére. A tagállamok hatóságainak együtt kell működniük a határokon átnyúló elemeket – így például a hajókkal kapcsolatos információk bejelentésére vonatkozó, egymással nem kompatibilis előírásokat – érintő visszajelzések kezelése során, mivel a belvízi közlekedési műveletek 75 %-a nemzetközi utakat is magában foglal. A beérkezett visszajelzések tárgyának és gyakoriságának elemzése lehetővé teszi annak megállapítását, milyen mértékű az ezen irányelvnek való megfelelés, támogatva ily módon a végrehajtás nyomon követését azon területek azonosítása által, ahol javítani lehet a végrehajtást. Fontos ezért, hogy az említett információkat összegyűjtsék, és évente eljuttassák a Bizottsághoz.

(16) A 2005/44/EK irányelv megfelelő és harmonizált végrehajtásának biztosítása érdekében a műszaki előírások kidolgozása során követni kell bizonyos elveket, különösen az ezen irányelv II. mellékletében meghatározott elveket. Az említett elvekben körvonalazni kell azon fő elemeket, amelyeket az egyes RIS-összetevőknek tartalmazniuk kell.

(17) A RIS-szel kapcsolatos követelményeknek és műszaki előírásoknak biztosítaniuk kell különösen azt, hogy: az (EU) 2016/679 rendelet értelmében személyes adatnak minősülő RIS-adatok kizárólag a kijelölt funkciókat biztosító, jogosultságokon alapuló, átfogó hozzáférés-ellenőrzési rendszer szerint legyenek kezelhetők; valamennyi illetékes hatóság saját szabályozási hatáskörével összhangban azonnali hozzáféréssel rendelkezhessen az említett adatokhoz; megfelelő technikai és szervezési intézkedések kerüljenek végrehajtásra annak biztosítására, hogy a személyes adatok elektronikus eszközökkel való kezelését az (EU) 2016/679 rendeletnek és az (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([10]) megfelelően lehessen elvégezni, többek között a személyes adatok megsértése elleni védelem céljából; és az érzékeny kereskedelmi információk kezelését az említett információk bizalmas jellegének tiszteletben tartása mellett lehessen elvégezni.

(18) A hajók belvízi utakon való biztonságos és optimális közlekedésének biztosítása érdekében a tagállamoknak ismerniük kell valamennyi belvízi hajó elhelyezkedését, többek között az automatikus azonosító rendszerek (AIS) adatainak felhasználása révén. A RIS hatékonyságának növelése és a jelentéstételi követelmények csökkentése érdekében a tagállamoknak RIS-szel kapcsolatos információkat is meg kell osztaniuk egymással. Amennyiben a RIS-szel kapcsolatos információknak az említett célokból történő továbbítása és cseréje személyes adatok kezelésével jár – így például nevek kezelésével vagy helymeghatározó adatok kezelésével, amennyiben az ilyen kezelés lehetővé teszi személyek közvetlen vagy közvetett azonosítását –, a tagállamoknak biztosítaniuk kell az említett személyes adatok kezelésének jogszerűségét az (EU) 2016/679 rendelettel és adott esetben a 2002/58/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ([11]) összhangban.

(19) Annak biztosítása érdekében, hogy a RIS-felhasználók hozzájussanak a belvízi hajózással és hajóúttervezéssel kapcsolatos szükséges információkhoz, valamint figyelembe véve a tudományos és műszaki fejlődést, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a 2005/44/EK irányelv I. mellékletében meghatározott, az adatokra vonatkozó minimumkövetelmények módosítása tekintetében. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban ([12]) megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Így különösen, a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

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

([11]) Az Európai Parlament és a Tanács 2002/58/EK irányelve (2002. július 12.) az elektronikus hírközlési ágazatban a személyes adatok kezeléséről, feldolgozásáról és a magánélet védelméről („Elektronikus hírközlési adatvédelmi irányelv”) (HL L 201., 2002.7.31., 37. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([12]) HL L 123., 2016.5.12., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(20) Amennyiben megfelelő elemzés alapján kellően indokolt, valamint a hajózás biztonságát garantáló, releváns és naprakész nemzetközi szabványok hiányában, vagy amennyiben a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI) döntéshozatali folyamatának megváltoztatása vagy eredménye veszélyeztetné az Unió érdekeit, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a 2005/44/EK irányelv III. mellékletének módosítására vonatkozóan annak érdekében, hogy – a 2005/44/EK irányelv II. mellékletében meghatározott elvekkel összhangban és az Unió érdekeinek védelme céljából – megfelelő műszaki előírásokat határozzon meg a RIS-hez kapcsolódóan.

(21) A 2005/44/EK irányelv végrehajtása során szerzett tapasztalatokból az derül ki, hogy az irányelvben meghatározott műszaki előírások bevezetésére és aktualizálására rendelkezésre álló időszak hosszadalmas volta kihatott az ágazat teljesítményére. Ezért fontos változtatni a műszaki előírások bevezetésének folyamatán.

(22) Az (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelv ([13]) bevezetett egy, a CESNI által kidolgozott műszaki előírásokon alapuló folyamatot. A Rajnai Hajózási Központi Bizottság (CCNR) égisze alatt működő és a tagállami szakértők előtt nyitva álló CESNI felel a belvízi közlekedés területére vonatkozó műszaki szabványok kidolgozásáért. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a CESNI szervezetten és időben dolgozta ki és aktualizálta a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelményeket. Figyelembe véve a CESNI szakértelmét és az (EU) 2016/1629 irányelv végrehajtása során szerzett tapasztalatokat, a 2005/44/EK irányelv esetében is hasonló megközelítést kell alkalmazni.

(23) A belvízi hajózás magas szintű biztonságának és hatékonyságának biztosítása, a RIS nyújtásának biztosítása, valamint a tudományos és műszaki fejlődésnek és az ágazat egyéb fejleményeinek figyelembevétele érdekében a RIS-re alkalmazandó műszaki előírásokra – nevezetesen a folyami információs szolgáltatásokra vonatkozó európai szabványra (ES-RIS) – való hivatkozásnak a 2005/44/EK irányelv szerves részét kell képeznie.

(24) A 2005/44/EK irányelv 11. cikkében említett, a belvízi áru- és személyszállításra vonatkozó hajóvezetői bizonyítványokkal foglalkozó bizottságot megszüntették. Helyette – a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságként – a belvízi hajózási ágazat szabványai és műszaki előírásai terén szakértelemmel rendelkező Belvízi Közlekedési Bizottságnak kell segítenie a Bizottságot a RIS tekintetében. Továbbá, ezen irányelv módosítja a 2005/44/EK irányelv 5. és 12. cikkét a bizottsági eljárást illetően. Ezért a 2005/44/EK irányelv 11. cikkét módosítani kell, hogy az tükrözze az említett változásokat.

(25) A minőségi jogalkotás és az egyszerűsítés érdekében lehetővé kell tenni, hogy a 2005/44/EK irányelv hivatkozásokat tartalmazzon nemzetközi szabványokra anélkül, hogy azokat az uniós jogi keretben megkettőzné.

(26) A RIS-t 2005-ben hozták létre az Unióban, és a tagállamok azóta jelentős tapasztalatra tettek szert a fejlesztése és a végrehajtása terén. Továbbá, a 2005/44/EK irányelv III. melléklete tartalmazza a RIS működéséhez szükséges műszaki előírásokat. Erre tekintettel a 2005/44/EK irányelv 12. cikkének (2) bekezdését el kell hagyni. Emellett azzal, hogy a 2005/44/EK irányelv hatálya úgy módosul, hogy annak középpontjába a TEN-T kerül, a RIS bevezetésére vonatkozó követelmény alkalmazandóvá válik a legfontosabb belvízi utakon, ami megbízható közlekedési hálózatot eredményez. A 2005/44/EK irányelv 12. cikkének (3) bekezdését ezért el kell hagyni.

(27) Az arányosság elvével összhangban, a RIS Unión belüli nyújtására vonatkozó keret létrehozására irányuló alapcélkitűzés eléréséhez szükséges és helyénvaló a RIS létrehozására, működtetésére és a műszaki előírásokra vonatkozó szabályok megállapítása. Az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkének (4) bekezdésével összhangban ezen irányelv nem lépi túl a kitűzött célok eléréséhez szükséges mértéket.

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

(28) Az európai adatvédelmi biztossal az (EU) 2018/1725 rendelet 42. cikkének (1) bekezdésével összhangban konzultációra került sor, és a biztos 2024. március 20-án véleményt nyilvánított.

(29) A 2005/44/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2005/44/EK irányelv módosításai

A 2005/44/EK irányelv a következőképpen módosul:

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

„*1. cikk*

Tárgy

(1) Ezen irányelv megállapítja a harmonizált folyami információs szolgáltatások (RIS) Unión belüli létrehozásának és alkalmazásának keretét annak érdekében, hogy támogassa a belvízi közlekedést annak biztonságának, hatékonyságának és fenntarthatóságának növelése, valamint az egyéb közlekedési módokhoz való kapcsolódás elősegítése céljából.

(2) Ezen irányelv keretet biztosít a műszaki követelmények, előírások és feltételek létrehozásához és továbbfejlesztéséhez az Unióban található belvízi utakon harmonizált, összekapcsolható és hozzáférhető RIS biztosítása, valamint – szabványosított interfészek használatán keresztül – az egyéb közlekedési módok forgalomirányítási szolgáltatásaival való folytonosság megkönnyítése érdekében.”

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

„(1) Ezen irányelv a RIS végrehajtására és működtetésére alkalmazandó a tagállamok valamennyi olyan, az (EU) 2024/1679 európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) I. és II. mellékletében meghatározottak és felsoroltak szerinti belvízi útján és belvízi kikötőjében, amelyek a transzeurópai közlekedési hálózat részét képezik, és amelyek közvetlenül kapcsolódnak egy másik tagállamnak a transzeurópai közlekedési hálózat részét képező, az említett mellékletekben meghatározottak és felsoroltak szerinti belvízi útjaihoz és belvízi kikötőihez.

(*) Az Európai Parlament és Tanács (EU) 2024/1679 rendelete (2024. június 13.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az (EU) 2021/1153 és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L, 2024/1679, 2024.6.28., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).”

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

„i) »transzeurópai közlekedési hálózat« vagy »TEN-T«: az (EU) 2024/1679 rendelet I. mellékletében foglalt térképeken meghatározott belvízi utak;

j) »európai referenciaadat-kezelő rendszer« vagy »ERDMS«: a Bizottság felügyelete alatt működtetett, azon referencia-adatok és kódlisták egypontos hozzáférést biztosító adattára (könyvtár), amelyeket a belvízi közlekedéssel kapcsolatos informatikai alkalmazások által használnak; nem tartalmazza a tagállam által az I. és a III. melléklettel összhangban szolgáltatott hálózati adatokat;

k) »kikötői közösségi információs rendszer«: a kikötői és logisztikai folyamatok zökkenőmentességét biztosító, a köz- és a magánszféra érdekelt felei közötti információcserére szolgáló elektronikus platform;

l) »intelligens belvízi infrastruktúra-rendszer«: olyan elektronikus platform, amely támogatja a belvízi közlekedési infrastruktúra félig és teljesen automatizált irányítását a TEN-T zsilipjeiben és mozgatható hídjaiban, és amelyet a belvízi utakat kezelő hatóságok működtetnek;

m) »Európai RIS-környezet«: nemzeti RIS-információkon alapuló, elektronikus egypontos hozzáférési platform, amely műszaki és operatív szolgáltatásokat nyújt RIS-felhasználók számára, és az »egyszeri adatszolgáltatás« elve szerinti elektronikus adatszolgáltatási felületre mutató linkeket tartalmaz;

n) »belvízi kikötő«: a TEN-T törzshálózatához vagy átfogó hálózatához tartozó, az (EU) 2024/1679 rendelet II. mellékletében feltüntetett és besorolt belvízi kikötő.”

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

„*4. cikk*

A RIS létrehozása

(1) A tagállamok meghozzák a RIS-nek az ezen irányelv hatálya alá tartozó belvízi utakon és belvízi kikötőkben való megvalósításához szükséges intézkedéseket.

(2) A tagállamok úgy alakítják ki a RIS-t, hogy a RIS-alkalmazás hatékony, bővíthető és összekapcsolható legyen annak érdekében, hogy a többi RIS-alkalmazással és az egyéb közlekedési módok rendszereivel együtt tudjon működni, miközben biztosítja a közlekedésirányítási rendszerekhez és a kereskedelmi tevékenységekhez való kapcsolódást is.

(3) A RIS létrehozása érdekében a tagállamok:

a) biztosítják, hogy a RIS-felhasználók hozzájussanak a belvízi hajózással és hajóúttervezéssel kapcsolatos, valamennyi releváns adathoz; az I. mellékletben meghatározott, említett hálózati adatokat naprakészen kell tartani, és legalább a III. melléklet szerinti, hozzáférhető közös elektronikus formátumok egyikében kell megadni;

b) biztosítják, hogy a TEN-T hálózathoz tartozó valamennyi belvízi útjuk és belvízi kikötőjük tekintetében – az a) pontban említett adatokon túl – navigációs célokat szolgáló elektronikus navigációs térképek is a RIS-felhasználók rendelkezésére álljanak;

c) lehetővé teszik, hogy – amennyiben a nemzeti vagy nemzetközi szabályozások előírják a hajózási adatszolgáltatást – az illetékes hatóságok megkapják a hajóktól származó valamennyi előírt adatra kiterjedő elektronikus hajózási adatszolgáltatást; határokon átnyúló forgalom esetén az említett adatokat teljeskörűen elérhetővé kell tenni a szomszédos tagállamok illetékes hatóságai számára, már a hajók határra érkezését megelőzően;

d) biztosítják, hogy a hajósoknak szóló hirdetményeket, többek között a belvízi útjaik vízszintjére vagy a legnagyobb megengedett merülésre és a jégveszélyre vonatkozó jelentéseket szabványosított, kódolt és letölthető üzenet formájában adják meg; a szabványüzeneteknek mindenképpen tartalmazniuk kell legalább a biztonságos hajózáshoz szükséges információkat, továbbá a hajósoknak szóló hirdetményeket naprakészen kell tartani, és azokat legalább a III. melléklet szerinti, hozzáférhető közös elektronikus formátumok egyikében kell megadni;

e) az I. és a III. mellékletnek megfelelően valamennyi szükséges hálózati adat haladéktalan rendelkezésre bocsátásával biztosítják az Európai RIS-környezeten belüli hálózati adatok naprakészen tartását;

f) biztosítják azt, hogy – a II. melléklet 7. pontjával összhangban meghatározott műszaki előírásoknak megfelelő interfészeken keresztül – adott esetben legalább a forgalommal kapcsolatos információkat rendelkezésre bocsássák, amennyiben azok elérhetők, az uniós jog által létrehozott és más közlekedési módok esetében használt elektronikus információcsere-környezetek számára;

g) biztosítják, hogy a belvízi kikötők kikötői közösségi információs rendszerei számára rendelkezésre álljanak az ezen irányelv II. és III. melléklete szerinti szabványosított interfészek, ideértve a kikötőhelyeknek és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának – és különösen az (EU) 2023/1804 európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 10. cikkében előírt létesítményeknek – a rendelkezésre állására vonatkozó naprakész információkat is, amennyiben ezek elérhetők;

h) biztosítják, hogy a belvízi hajóforgalom irányításának céljára más intelligens belvízi infrastruktúra-rendszerek számára is rendelkezésre álljanak a II. és a III. melléklet szerinti szabványosított interfészek.

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

(4) A tagállamok illetékes hatóságai a regionális igények figyelembevételével RIS-központokat alakítanak ki.

(5) A tagállamok – közösen – a hajóúttal, infrastruktúrával, forgalommal és közlekedéssel kapcsolatos szolgáltatásokat nyújtó Európai RIS-környezetet alakítanak ki, irányítanak, működtetnek, használnak és tartanak fenn, valamint biztosítják a szükséges adatokat. Az Európai RIS-környezetnek valamennyi RIS-felhasználó számára hozzáférhetőnek kell lennie, és a RIS-szel kapcsolatos információk cseréjének fő platformjaként kell szolgálnia. Magában kell foglalnia a más közlekedési módok és a belvízi kikötők rendszereivel való kapcsolódásra szolgáló interfészeket. A tagállamok kijelölnek egy vagy több, az Európai RIS-környezet működtetéséért felelős illetékes hatóságot. Az Európai RIS-környezetnek lehetővé kell tennie, hogy olyan harmadik országoknak is lehetőségük legyen hozzájárulást nyújtani, amelyeknek a vízi útjai kapcsolódnak az európai belvízi úthálózathoz, valamint amelyek hajlandóak az együttműködésre és hálózati adataik szolgáltatására, feltéve, hogy az adatok minősége és formátuma megegyezik a tagállamokéival, és hogy megfelelnek ugyanazon kiberbiztonsági és adatvédelmi szintnek.

(6) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyek – a II. melléklet 6. pontjában meghatározott, a RIS-hez kapcsolódó műszaki előírásokra vonatkozó elvek alapján – meghatározzák az Európai RIS-környezet működési jellemzőit, szerepét és eljárásait, valamint kijelölik az Európai RIS-környezetet működtető szervezetet, annak érdekében, hogy Unió-szerte biztosítsa az egységes végrehajtásukat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 11. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

(7) Az Automatikus Hajóazonosító Rendszerek (AIS) használatára a belvízi hajózás rádiótávközlő-szolgálatáról szóló – a Nemzetközi Távközlési Egyesület (ITU) rádiószabályzatának keretében 2012. április 12-én, Bukarestben megkötött – körzeti megállapodást (RAINWAT) kell alkalmazni.

(8) A tagállamok – adott esetben az Unióval együttműködésben – szorgalmazzák, hogy a belvízi útjaikon közlekedő hajók hajóvezetői, üzemeltetői, ügynökei vagy tulajdonosai, valamint az ilyen hajókon szállított áruk feladói és tulajdonosai teljes mértékben hasznát vegyék az ezen irányelv alapján rendelkezésre bocsátott szolgáltatásoknak.

(9) A Bizottság meghozza a megfelelő intézkedéseket a RIS összekapcsolhatóságának, megbízhatóságának, rendelkezésre állásának és biztonságának ellenőrzésére.

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

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

„*5. cikk*

Műszaki előírások

(1) A RIS támogatása és a RIS-szolgáltatások összekapcsolhatóságának a 4. cikk (2) bekezdésének megfelelő biztosítása érdekében a III. mellékletben említett műszaki előírásokat kell alkalmazni a II. mellékletben meghatározott elvekkel összhangban, és azoknak különösen a következő területekre kell kiterjedniük:

a) a belvízi hajózásban alkalmazott elektronikus térkép-megjelenítő és információs rendszer (a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS);

b) elektronikus hajózási adatszolgáltatás;

c) hajósoknak szóló hirdetmények;

d) hajó-helyzetmegállapító és -nyomonkövető rendszerek;

e) a RIS igénybevételéhez szükséges berendezések kompatibilitása;

f) az Európai RIS-környezet működése;

g) összekapcsolódás és információcsere az uniós adatbázisokkal (ERDMS);

h) más közlekedési módok informatikai platformjai számára biztosított szabványosított interfész;

i) az Európai RIS-környezet és a belvízi kikötők kikötői közösségi információs rendszerei közötti, valamint az Európai RIS-környezet és az intelligens belvízi infrastruktúra-rendszerek közötti szabványosított interfész;

j) belvízi hajózással és hajóúttervezéssel kapcsolatos adatok."

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

„*6. cikk*

Műholdas helymeghatározás

A pontos helymeghatározást igénylő RIS céljára műholdas helymeghatározási és navigációs rendszerek – így például a Galileo által biztosított navigációs szolgáltatások, ideértve a nagy pontosságú szolgáltatást és a nyilvános navigációsüzenet-hitelesítési szolgáltatást, valamint az (EU) 2021/696 európai parlamenti és tanácsi rendeletben (*) említett európai geostacionárius navigációs lefedési szolgáltatást (EGNOS) – alkalmazása ajánlott. A Föld-megfigyelési adatokra támaszkodó alkalmazások és szolgáltatások céljára Kopernikusz-adatok, -információk és -szolgáltatások alkalmazása ajánlott.

(*) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/696 rendelete (2021. április 28.) az uniós űrprogram és az Európai Unió Űrprogramügynökségének a létrehozásáról, valamint a 912/2010/EU, az 1285/2013/EU és a 377/2014/EU rendelet és az 541/2014/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 170., 2021.5.12., 69. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj)."

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

„*8. cikk*

Illetékes hatóságok

A tagállamok kijelölik a RIS-alkalmazásért, a nemzetközi adatcseréért, az Európai RIS-környezet működtetéséért és a RIS-felhasználók visszajelzéseinek kezeléséért felelős illetékes hatóságokat. A tagállamok az említett kijelölt hatóságokat 2029. január 17-ig bejelentik a Bizottságnál."

8. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„*8a. cikk*

Visszajelzési mechanizmus

(1) Mindegyik tagállam biztosítja, hogy lehetőség szerint a meglévő struktúrákra épülő, hatékony, egyszerű és hozzáférhető eljárás álljon rendelkezésre az ezen irányelv alkalmazásából eredő RIS-felhasználói visszajelzések kezelésére.

(2) A RIS-felhasználói visszajelzések kezelését az összeférhetetlenséget elkerülő módon kell végezni. A visszajelzések kezelése során részrehajlástól mentes és átlátható módon kell eljárni, és kellőképpen tiszteletben kell tartani a szabad vállalkozás jogát.

(3) A RIS-felhasználói visszajelzéseket az Európai RIS-környezeten keresztül kell benyújtani, és azokat továbbítani kell a releváns tagállamok részére. A tagállamok biztosítják, hogy a RIS-felhasználók és más releváns érdekelt felek tájékoztatást kapjanak arról, hogy hol és hogyan adhatnak visszajelzést.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy a RIS-felhasználói visszajelzéseket időben és megfelelő módon kezeljék, és az azokkal kapcsolatos nyomon követésre vonatkozó információkat az Európai RIS-környezeten keresztül megadják.

(5) Az Európai RIS-környezet évente tájékoztatja a Bizottságot a kapott visszajelzések számáról és a visszajelzések kezelésének módjáról.”

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

„*9. cikk*

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

(1) A tagállamok az alkalmazandó uniós és nemzeti joggal összhangban megteszik a szükséges technikai és szervezési intézkedéseket a RIS-információknak és -nyilvántartásoknak a kárt okozó eseményekkel vagy visszaélésekkel – többek között a jogosulatlan hozzáféréssel, módosításokkal vagy elvesztéssel – szembeni védelme, valamint az ezen irányelv alapján megosztott kereskedelmi és egyéb érzékeny információk bizalmas jellegének a biztosítása érdekében.

(2) Az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelet (*) 4. cikkének 1. pontjában meghatározottak szerinti személyes adatnak minősülő adatok csak annyiban kezelhetők ezen irányelv alapján, amennyiben az ilyen adatkezelés a RIS-alkalmazások működéséhez szükséges az Unióban található belvízi utakon harmonizált, összekapcsolható és hozzáférhető RIS biztosítása, valamint az egyéb közlekedési módok forgalomirányítási szolgáltatásaihoz kapcsolódó szabványosított interfészek megkönnyítése céljából.

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

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

„*10. cikk*

Felhatalmazáson alapuló hatáskörök

(1) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. mellékletnek az adatokra vonatkozó minimumkövetelmények naprakésszé tétele és felülvizsgálata révén történő módosítása céljából, figyelembe véve az ezen irányelv alkalmazása során szerzett tapasztalatokat, valamint a RIS-technológiák és -alkalmazások fejlesztése terén elért műszaki fejlődést.

(2) Releváns és naprakész műszaki előírások hiányában, vagy ha a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI) által kidolgozott műszaki előírások nem felelnek meg a II. mellékletben meghatározott alkalmazandó követelmények egyikének sem, vagy ha a CESNI döntéshozatali folyamatában vagy a szabvány egyéb elemeiben bekövetkező változások veszélyeztetnék az Unió érdekeit, és amennyiben egy megfelelő elemzés alapján kellően indokolt, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a III. melléklet annak érdekében történő módosítása céljából, hogy a II. mellékletben foglalt elveken alapuló, megfelelő műszaki előírásokat határozzon meg.”

11. A 10a. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottságnak a 10. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2026. január 1-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.”;

b) a (6) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(6) A 10. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az említett jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.”

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

„*11. cikk*

Bizottsági eljárás

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

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.

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

13. A 12. cikk (2) és (3) bekezdését el kell hagyni.

14. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„*12a. cikk*

Nyomon követés

A Bizottság nyomon követi a RIS Unión belüli létrehozását, és arról 2034. január 3-ig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A jelentésben ki kell térni azon hatás elemzésére, amelyet ezen irányelv a belvízi közlekedés teljes logisztikai láncba való integrációjára gyakorol, valamint meg kell vizsgálni olyan új digitális eszközökben rejlő lehetőségeket, amelyek a TEN-T belvízi úthálózata egészében a hatékonyság növelését szolgálják.”

15. A 2005/44/EK irányelv I. mellékletének helyébe ezen irányelv I. mellékletének szövege lép.

16. A 2005/44/EK irányelv II. mellékletének helyébe ezen irányelv II. mellékletének szövege lép.

17. A 2005/44/EK irányelv szövege – III. mellékletként – ezen irányelv III. mellékletével egészül ki.

2. cikk

Átültetés

(1) Az ezen irányelv hatálya alá tartozó belvízi utakkal és belvízi kikötőkkel rendelkező tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ezen irányelvnek legkésőbb 2029. január 2-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

(2) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(3) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Hatálybalépés

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

4. cikk

Címzettek

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

Kelt Strasbourgban, 2025. november 26-án.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*
R. METSOLA	M. BJERRE

I. MELLÉKLET

„I. MELLÉKLET

AZ ADATOKRA VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

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

a) a fő vízi útvonal kilométerben megadva;

b) a hajókra és konvojokra vonatkozó korlátozások a hosszúság, szélesség, merülési magasság és a merülésvonal fölötti magasság tekintetében;

c) az áthaladást korlátozó építmények, különösen a zsilipek és hidak üzemelési ideje;

d) becsült várakozási idő a hidaknál, zsilipeknél és belvízi kikötőknél, mégpedig – amennyiben rendelkezésre áll – valós időben;

e) a kikötők és átrakásra alkalmas területek helymeghatározása;

f) a hajózás szempontjából releváns vízmércék referenciaadatai;

g) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának elhelyezkedése és – amennyiben elérhető – annak jelenlegi rendelkezésre állása, beleértve a part menti villamosenergia-ellátást is.

A benyújtott információkat naprakészen kell tartani, és azoknak – amennyiben rendelkezésre állnak – a valós idejű helyzetet kell tükrözniük.”

II. MELLÉKLET

„II. MELLÉKLET

A RIS-HEZ KAPCSOLÓDÓ MŰSZAKI ELŐÍRÁSOKRA VONATKOZÓ ELVEK

1. Általános elvek

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

a) a szolgáltatások és a kapcsolódó rendszerek tervezésére, megvalósítására és üzemeltetésére vonatkozó műszaki előírások feltüntetése;

b) a RIS-architektúra és -szervezet;

c) hajóknak szóló ajánlások a RIS-ben való részvételre, az önálló szolgáltatásokra és a RIS fokozatos fejlesztésére vonatkozóan.

2. A belvízi hajózásban alkalmazott elektronikus térkép-megjelenítő és információs rendszer (a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS)

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

a) a tengeri közlekedésben alkalmazott elektronikus térkép-megjelenítő és információs rendszerrel (a tengeri közlekedésben alkalmazott ECDIS) való összeegyeztethetőség a belvízi hajóknak a torkolatok vegyes forgalmi zónáiban való közlekedése és a folyam-tengeri közlekedés megkönnyítése érdekében;

b) a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS berendezéseire vonatkozó minimumkövetelmények, valamint az elektronikus navigációs térképek minimumtartalmának meghatározása a hajózás biztonsága céljából, különösen:

i. a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS berendezéseinek nagy fokú megbízhatósága és rendelkezésre állása;

ii. a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS berendezéseinek robusztussága, hogy minőségromlás vagy a megbízhatóság csökkenése nélkül kiállják a hajókon jellemző környezeti körülményeket;

iii. valamennyi olyan típusú földrajzi objektum – például a hajóút határvonalai, a partvonalon található építmények és a jeladók – feltüntetése az elektronikus navigációs térképeken, amelyek szükségesek a biztonságos hajózáshoz;

iv. az elektronikus térképek rávetített radarképpel történő követése, ha hajókormányzásra használják;

c) a hajóútra vonatkozó naprakész mélységinformációk beillesztése az elektronikus navigációs térképekbe, és az ilyen információk megjelenítése egy előre meghatározott vagy az aktuális vízszint szerint;

d) további információk – például az illetékes hatóságokon kívüli egyéb felek adatainak – beillesztése az elektronikus navigációs térképekbe, és az ilyen információk megjelenítése a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS keretében, a biztonságos hajózáshoz szükséges információk érintése nélkül;

e) elektronikus navigációs térképek rendelkezésre állása RIS-felhasználók számára;

f) az elektronikus navigációs térképekre vonatkozó adatok rendelkezésre állása az alkalmazások valamennyi gyártója számára, adott esetben észszerű, költségarányos díj ellenében;

g) a zsilipeknél, hidaknál és belvízi kikötőknél tapasztalható várakozási idővel kapcsolatos, naprakész információk beillesztése, és az ilyen információk megjelenítése a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS keretében, a biztonságos hajózáshoz szükséges információk érintése nélkül.

3. Elektronikus hajózási adatszolgáltatás

A belvízi hajózásban alkalmazott elektronikus hajózási adatszolgáltatásra vonatkozó, az 5. cikknek megfelelő műszaki előírásoknak tiszteletben kell tartaniuk a következő elveket:

a) az elektronikus adatcsere megkönnyítése a tagállamok illetékes hatóságai között, a belvízi és a tengeri hajózásban, valamint a multimodális szállításban részt vevők között, amennyiben annak a belvízi hajózás is része;

b) a közlekedéssel kapcsolatos szabványosított értesítések használata a hajók és a hatóságok, a hatóságok és a hajók, valamint a hatóságok és hatóságok közötti üzenetváltásokban a tengeri hajózással való összeegyeztethetőség érdekében;

c) nemzetközileg elfogadott kódjegyzékek és osztályozások alkalmazása, lehetőleg kiegészítve további, belvízi hajózási igényekkel;

d) egyedi európai hajóazonosító szám használata.

4. A hajósoknak szóló hirdetmények

A hajósoknak szóló hirdetményekre vonatkozó, az 5. cikknek megfelelő műszaki előírásoknak – különösen a hajóútra vonatkozó információk, a forgalommal kapcsolatos információk és a forgalomirányítás, valamint a belvízi hajóúttervezés tekintetében – a következő elveket kell követniük:

a) szabványosított adatstruktúra, amely előre meghatározott szövegmodulokat alkalmaz, és nagymértékben kódolt, hogy lehetővé tegye a legfontosabb tartalom más nyelvekre való automatikus lefordítását, és megkönnyítse a hajósoknak szóló hirdetmények hajóúttervezési rendszerekbe történő beillesztését;

b) a szabványosított adatstruktúra összeegyeztethetősége a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS adatstruktúrájával, hogy megkönnyítse a hajósoknak szóló hirdetményeknek a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS-be történő beillesztését;

c) a belvízi hajózásra és hajóúttervezésre vonatkozó műszaki előírásokkal való összehangolás a benyújtott információk közötti összhang biztosítása érdekében.

5. Hajó-helyzetmegállapító és -nyomonkövető rendszerek

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

a) a rendszerekre vonatkozó követelmények és a szabványüzenetek, valamint eljárások meghatározása annak érdekében, hogy azokat automatizált módon lehessen megadni;

b) a taktikai forgalmi információk követelményeinek megfelelő rendszerek és a stratégiai forgalmi információk követelményeinek megfelelő rendszerek közötti különbségtétel, mindkét esetben a helymeghatározási pontosságra és a szükséges frissítési gyakoriságra tekintettel;

c) a hajók helyzetmegállapítását és nyomon követését szolgáló releváns műszaki rendszerek – így például a belvízi AIS (belvízi automatikus hajóazonosító rendszer) – leírása;

d) az adatformátumok összeegyeztethetősége a tengeri AIS-szel.

6. Az Európai RIS-környezet működési elvei

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

a) a belvízi hajózást szolgáló, digitális egyablakos ügyintézési pontként való eljárás;

b) harmonizált, egypontos hozzáférés a hajóút állapotára vonatkozó naprakész – és lehetőség szerint valós idejű – tájékoztatás céljából a biztonságos és fenntartható hajózás, hajóúttervezés és kikötői műveletek érdekében a TEN-T hálózaton;

c) multimodális közlekedési láncok lehetővé tétele a megfelelő szintű adatvédelem biztosítása mellett;

d) az adatok magas szintű pontossága a releváns RIS-felhasználók között a TEN-T hálózaton történő zökkenőmentes adatcsere érdekében (az Unión belül és kívül);

e) felhasználóbarát interfész, amely olyan könnyen használható, hasznos és gyakorlati funkciókkal rendelkezik, mint a profilok mentésének és tárolásának képessége;

f) az »egyszeri adatszolgáltatás« elvének megfelelően harmonizált, egypontos jelentéstétel, nemzetközi utak esetében is;

g) kapcsolatteremtés más olyan rendszerekkel, amelyek információs, kommunikációs, navigációs vagy helymeghatározási/lokalizációs technológiákat alkalmaznak a TEN-T infrastruktúrájának, mobilitásának és forgalmának hatékony kezelése, valamint a polgárok és az üzemeltetők számára hozzáadott értéket biztosító szolgáltatások nyújtása érdekében, beleértve a TEN-T biztonságos, védett, környezetvédelmi szempontból megfelelő és kapacitáshatékony használatát szolgáló rendszereket is;

h) a RIS végrehajtásának nyomon követésére felhasználható, anonimizált és összesített használati adatok gyűjtése és bejelentése, beleértve legalább a RIS-felhasználók számát, az adatoknak az Európai RIS-környezetben való rendelkezésre állását, valamint az egyéb digitális rendszerekhez vagy platformokhoz való kapcsolódást és az azokkal folytatott információcserék számát;

i) a kiberbiztonság biztosítása.

7. Adatok rendelkezésre állása más digitális rendszerek vagy platformok számára

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

a) az Európai RIS-környezet által biztosított funkciókra való támaszkodás;

b) a RIS-technológiák és a más közlekedési módok által használt adatbázisok és rendszerek közötti elektronikus adatcsere megkönnyítése megfelelő adatkapcsolatok és interfészek révén;

c) a más digitális rendszerekre vagy platformokra, valamint az automatizált adatcserét szolgáló eljárásokra vonatkozó követelmények meghatározása;

d) valós idejű információcsere, különösen a sürgős adatok esetében;

e) a biztonságos információcsere garantálása egy átfogó, jogosultságokon alapuló hozzáférés-ellenőrzési rendszerrel összhangban;

f) olyan, a rendszerek közötti cserét támogató keretre való felkészülés, amely lehetővé teszi a jövőbeli fejlesztéseket és szükség esetén a további rendszerekkel való kapcsolatokat, beleértve a jövőbeli európai mobilitási adattérrel és bármely más olyan rendszerrel való információcserét, amelynek célja a multimodális szállítással kapcsolatos innovációk előmozdítása.

8. A belvízi hajózással és hajóúttervezéssel kapcsolatos adatok

A belvízi hajózással és hajóúttervezéssel kapcsolatos adatokra vonatkozó, az 5. cikknek megfelelő műszaki előírásoknak a következő elveket kell követniük:

a) naprakész tájékoztatás nyújtása rendszeres időközönként, de legalább akkor, ha a hajóút helyzetében olyan jelentős változások következnek be, amelyek hatással lehetnek a hajózásra;

b) legalább a következő adatokat lefedik:

i. becsült várakozási idő a zsilipeknél, (mozgatható) hidaknál és belvízi kikötőknél;

ii. az európai vízi úthálózatra vonatkozó, a belvízi hajózáshoz és hajóúttervezéshez szükséges adatok, amelyek kiterjednek legalább az I. mellékletben meghatározott, adatokra vonatkozó minimumkövetelményekre;

iii. vízszint, a legkisebb mért mélység, a függőleges távolság, a duzzasztási állapot – ha akadályozza a hajózást –, a hajózási szabályok, az előre jelzett vízszint és a legkisebb becsült mélység;

iv. jéghelyzet és a kapcsolódó hajózhatóság, vagy a szélsőséges időjárásra vonatkozó egyéb figyelmeztetések;

v. a zsilipek, (mozgatható) hidak és belvízi kikötők üzemideje;

c) adott esetben információszolgáltatás a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS-en, a hajósoknak szóló hirdetményeken és az Európai RIS-környezeten keresztül.”

III. MELLÉKLET

„III. MELLÉKLET

A RIS-RE VONATKOZÓ MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

A RIS-re alkalmazandó műszaki előírások megegyeznek a folyami információs szolgáltatások európai szabványának (ES-RIS) a CESNI által elfogadott legfrissebb változatában meghatározottakkal.”