2025/2482

12.12.2025.

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA (ES) 2025/2482

(2025. gada 26. novembris),

ar ko groza Direktīvu 2005/44/EK par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (*RIS*) attiecībā uz Kopienas iekšējiem ūdensceļiem

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ([1]),

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ([2]),

tā kā:

(1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/44/EK ([3]) izveido regulējumu saskaņoto upju informācijas pakalpojumu (*RIS*) izvēršanai un izmantošanai Savienībā. *RIS* izvēršana iekšējos ūdensceļos veicina pa iekšējiem ūdensceļiem veikto pārvadājumu drošumu un efektivitāti un visbeidzot arī nozares ilgtspēju un pievilcību, palielinot iekšējos ūdensceļos veikto pārvadājumu efektivitāti.

(2) Kopš Direktīvas 2005/44/EK stāšanās spēkā iekšējo ūdensceļu nozare ir guvusi labumu no saskaņoto *RIS* sniegšanas. Tomēr dalībvalstīs ir atšķirīgs saskaņošanas līmenis, un nepieciešamo specifikāciju ieviešanas process ir izrādījies garš. Turklāt Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojumā "Eiropas zaļais kurss" aicināts turpināt attīstīt automatizētu un satīklotu multimodālo mobilitāti. Tāpēc *RIS* būtu jāpielāgo, lai risinātu minētās jaunās problēmas. Turklāt Komisijas 2020. gada 9. decembra paziņojumā "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni" vienā no pasākumiem tiek rosināts pārskatīt Direktīvu 2005/44/EK, lai sasniegtu mērķi veicināt patiesi viedas transporta sistēmas izveidi, efektīvu jaudas sadali un satiksmes pārvaldību. Komisijas 2021. gada 24. jūnija paziņojumā ir izklāstīts rīcības plāns "*NAIADES* III: nākotnes vajadzībām atbilstoša Eiropas iekšējo ūdensceļu transporta veicināšana", kurā norādīts: lai sekmētu mērķi, ka iekšējie ūdensceļi līdz 2030. gadam kļūst par saskaņotu *RIS* vienotas sistēmas sastāvdaļu, būtu jāpārskata *RIS* tiesiskais regulējums ar mērķi palīdzēt novērst esošās nepilnības saistībā ar saskaņotību un sadarbspēju ar citiem transporta veidiem un veicināt datu labāku pieejamību, atkalizmantošanu un digitālo sistēmu sadarbspēju, kā norādīts Komisijas 2020. gada 19. februāra paziņojumā "Eiropas Datu stratēģija". Pielāgojot *RIS*, būtu jāņem vērā minētās izmaiņas un pilnveidojumi, kā arī Direktīvas 2005/44/EK īstenošanā gūtā pieredze.

([1]) OV C, C/2024/4064, 12.7.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/4064/oj.
([2]) Eiropas Parlamenta 2025. gada 7. oktobra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2025. gada 27. oktobra lēmums.
([3]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/44/EK (2005. gada 7. septembris) par saskaņotiem upju informācijas pakalpojumiem (*RIS*) attiecībā uz Kopienas iekšējiem ūdensceļiem (OV L 255, 30.9.2005., 152. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

(3) Lai pieņemtu saskaņotu pieeju attiecībā uz sadarbspēju sabiedrisko pakalpojumu nozarē, īstenojot elektronisko vienota piekļuves punkta *RIS* platformu (turpmāk – "Eiropas *RIS* vide") un citus risinājumus, kas ietilpst Direktīvas 2005/44/EK darbības jomā, būtu jāņem vērā principi, kas noteikti Eiropas sadarbspējas satvarā (*EIF*), kas izklāstīts Komisijas 2017. gada 23. marta paziņojumā "Eiropas sadarbspējas satvars – Īstenošanas stratēģija", ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2024/903 ([4]) 6. pantu.

(4) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1679 ([5]) nosaka prasības Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) attīstībai, lai nodrošinātu iekšējā tirgus netraucētu darbību, un tās mērķis ir nodrošināt, ka visā minētajā tīklā ir pieejami vienādi augstas kvalitātes pakalpojumi un ka tie ir saderīgi ar citu transporta veidu sistēmām.

(5) Tā kā iekšējo ūdensceļu kuģu reisi lielākoties ir starptautiski, *RIS* būtu jākoncentrē uz tiem dalībvalstu iekšējiem ūdensceļiem, kuri ir *TEN-T* sastāvdaļa un ir tieši savienoti ar tiem citas dalībvalsts iekšējiem ūdensceļiem, kuri arī ir *TEN-T* sastāvdaļa un tādējādi ir ļoti svarīgi Savienībai. Dalībvalstīm būtu jāspēj brīvprātīgi turpināt *RIS* prasību piemērošanu arī tādām sava iekšējo ūdensceļu tīkla daļām, kas nav *TEN-T* sastāvdaļa, lai ņemtu vērā savas valsts specifiku. Pārrobežu kontekstā vienai no attiecīgajām dalībvalstīm vajadzētu būt arī iespējai sniegt *RIS*. Dalībvalstu kompetentajām iestādēm būtu jāsadarbojas, lai sniegtu *RIS* pārrobežu iekšējos ūdensceļos.

(6) Ņemot vērā Krievijas agresijas karu pret Ukrainu, sadarbība starp Savienību un Krieviju *RIS* jomā nav ne piemērota, ne Savienības interesēs. Attiecīgi pārrobežu sadarbība ar Krieviju *RIS* jomā vairs nav prioritāte dalībvalstu teritorijā.

(7) Pieredze, kas gūta, piemērojot Direktīvu 2005/44/EK, liecina, ka ir svarīgi stiprināt tehniskās specifikācijas saistībā ar datu sniegšanu navigācijai un reisu plānošanai iekšējos ūdensceļos, lai uzlabotu *RIS* izmantotājiem sniegtās informācijas kvalitāti un savlaicīgumu. Komisija ir izveidojusi Eiropas atsauces datu pārvaldības sistēmu (*ERDMS*), kas ietver atsauces datus un kodu sarakstus, kuri nepieciešami pareizai *RIS* darbībai, un sistēmas darbību pašlaik nodrošina Komisija. Nākotnē *ERDMS* darbību varētu nodot trešai personai.

(8) Ja *RIS* izmantotājiem navigācijas laikā būs pieejama aktuāla un precīza informācija par kuģuceļa stāvokli un konkrētiem punktiem, piemēram, tiltiem, slūžām un iekšējām ostām, ir paredzams, ka tas palielinās iekšējo ūdensceļu nozares kopējo efektivitāti. Tāpēc *RIS* būtu jāiekļauj aktuālu datu apmaiņa ar slūžu un paceļamo tiltu infrastruktūras sistēmu daļēji un pilnībā automatizētu pārvaldību, kā arī ar ostu kopienas sistēmām iekšējās ostās.

([4]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/903 (2024. gada 13. marts), ar ko nosaka pasākumus augsta līmeņa publiskā sektora sadarbspējai visā Savienībā (Sadarbspējīgas Eiropas akts) (OV L, 2024/903, 22.3.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([5]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 (OV L, 2024/1679, 28.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(9) Lai *RIS* varētu iekļaut savstarpēji savienotā loģistikas ķēdē, ir svarīgi informāciju kopīgot ne tikai ar iekšējo ūdensceļu transporta izmantotājiem, piemēram, izmantojot ostas kopienas sistēmas iekšējās ostās un iekšējo ūdensceļu infrastruktūras viedās sistēmas, bet arī citu transporta veidu sistēmās un lietotnēs. Valstu jūras vienloga sistēmām (*MNSW*) Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidē (*EMSWe*), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/1239 ([6]), būtu jānodrošina saskaņotu kuģu ziņojumu sniegšana visā Savienībā jūras transporta jomā. Ar satiksmi saistītās informācijas apmaiņa, piemēram, par pienākšanas un atiešanas laikiem, nodrošinātu sadarbspēju, multimodalitāti un iekšējo ūdensceļu transporta (IŪT) raitu integrēšanu kopējā loģistikas ķēdē. Kravu pārvadājumu elektroniskajai informācijai (*eFTI*), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2020/1056 ([7]), būtu jākļūst par pamatu kravas informācijas par bīstamām kravām un atkritumiem apmaiņā starp *RIS* izmantotājiem, ja tas ir vajadzīgs. Nepieciešamības gadījumā *RIS* būtu jārada saikne ar citu transporta veidu digitālajām sistēmām un platformām un jāsniedz tām informācija.

(10) Iekšējo ūdensceļu kuģu un iekšējo ostu informācijas apmaiņa, piemēram, par ostas iekārtu pieejamību, darbības laikiem, vai informācijas apmaiņa par kuģiem un kravu ne vienmēr ir optimāla, tādējādi tas ietekmē IŪT darbību efektivitāti. Lai veicinātu nozares vides sniegumu, jo īpaši svarīga ir informācija par alternatīvas degvielas infrastruktūras pieejamību iekšējās ostās. Lai vienkāršotu un racionalizētu šādas informācijas apmaiņu un uzlabotu nozares vispārējo efektivitāti, ir svarīgi, ka tiek izveidotas standartizētas saskarnes, kas kļūst par *RIS* sastāvdaļu, un ka tiek izstrādātas nepieciešamās tehniskās specifikācijas.

(11) Būtu jāizmanto Eiropas *RIS* vide, lai racionalizētu *RIS* sniegšanu, uzlabotu IŪT darbību efektivitāti un mazinātu slogu *RIS* sniedzējiem un izmantotājiem. Eiropas *RIS* videi būtu jāveicina attiecīgie pakalpojumi, jābūt centrālajam punktam, caur kuru notiek *RIS* informācijas apmaiņa iekšējo ūdensceļu nozarē, kā arī ar citu veidu transportu, un tādējādi jākļūst par digitālo pamatu *RIS* sniegšanai Savienībā. Dalībvalstīm būtu jāieceļ viena vai vairākas kompetentās iestādes, kas būtu atbildīgas par Eiropas *RIS* vides darbību. Minētās kompetentās iestādes ir pārziņi, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2016/679 ([8]), Eiropas *RIS* vides darbības nolūkā.

(12) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus Eiropas *RIS* vides ieviešanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras izveidot regulējumu Eiropas *RIS* vides izstrādei un darbībai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ([9]).

(13) Komisijai nebūtu jāpieņem īstenošanas akti saskaņā ar šo direktīvu, ja šajā direktīvā minētā komiteja nesniedz atzinumu, piemēram, ja nav kvalificēta balsu vairākuma pozitīva vai negatīva atzinuma atbalstam, un ja īstenošanas akta projekts nav iesniegts pārsūdzības komitejai, vai ja pārsūdzības komiteja sniedz negatīvu atzinumu. Saskaņā ar lojālas sadarbības principu dalībvalstīm un Komisijai būtu jāsadarbojas, lai ātri noteiktu Eiropas *RIS* videi nepieciešamos darbības raksturlielumus, funkcijas un procedūras.

([6]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1239 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko izveido Eiropas Jūras vienloga sistēmas vidi un ar ko atceļ Direktīvu 2010/65/ES (OV L 198, 25.7.2019., 64. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj).

([7]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (OV L 249, 31.7.2020., 33. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj).

([8]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([9]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(14) Sadarbība ar trešām valstīm, jo īpaši ar kaimiņvalstīm, ir būtiska, lai nodrošinātu savienojumu starp Eiropas *RIS* vidi un minēto trešo valstu *RIS*, kā arī to sadarbspēju.

(15) Eiropas *RIS* videi būtu jānodrošina iespēja *RIS* izmantotājiem sniegt atsauksmes par šīs direktīvas piemērošanu un jānodrošina, ka šādas atsauksmes tiek nosūtītas attiecīgajai dalībvalstij. Dalībvalstīm būtu jāizveido vienkārša un piekļūstama procedūra šādu atsauksmju izskatīšanai pārredzamā un objektīvā veidā. Dalībvalstu iestādēm būtu jāsadarbojas, izskatot atsauksmes, kas saistītas ar pārrobežu elementiem, piemēram, nesaderīgiem standartiem par kuģu informācijas ziņošanu, jo 75 % iekšējos ūdensceļos veikto darbību ietver starptautiskus reisus. Saņemto atsauksmju priekšmeta, kā arī to sniegšanas biežuma analīze ļauj noteikt, cik lielā mērā ir nodrošināta atbilstība šai direktīvai, un tādējādi tiek atbalstīta īstenošanas uzraudzība, nosakot jomas, kurās īstenošanu var uzlabot. Tāpēc ir svarīgi ik gadu apkopot un sniegt minēto informāciju Komisijai.

(16) Tehniskās specifikācijas būtu jāizstrādā, ievērojot principu kopumu, jo īpaši šīs direktīvas II pielikumā noteiktos principus, lai nodrošinātu Direktīvas 2005/44/EK pienācīgu un saskaņotu īstenošanu. Minētajiem principiem būtu jāieskicē galvenie elementi, kas jāiekļauj katrā *RIS* komponentā.

(17) Prasībām un tehniskajām specifikācijām attiecībā uz *RIS* jo īpaši būtu jānodrošina, ka: *RIS* datus, kas ir personas dati saskaņā ar Regulu (ES) 2016/679, var apstrādāt tikai saskaņā ar visaptverošu, tiesībās balstītu piekļuves kontroles sistēmu, kas nodrošina piešķirtās funkcijas; visas kompetentās iestādes var tūlītēji piekļūt minētajiem datiem saskaņā ar to attiecīgo regulatīvo kompetenci; ir īstenoti atbilstoši tehniski un organizatoriski pasākumi, lai nodrošinātu, ka personas datu apstrādi ar elektroniskiem līdzekļiem var veikt saskaņā ar Regulu (ES) 2016/679 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1725 ([10]), tostarp, lai aizsargātu pret personas datu aizsardzības pārkāpumiem; un sensitīvas komercinformācijas apstrādi var veikt tā, lai tiktu ievērota minētās informācijas konfidencialitāte.

(18) Lai nodrošinātu kuģu drošu un optimālu navigāciju iekšējos ūdensceļos, dalībvalstīm būtu jāzina visu iekšējo ūdensceļu kuģu atrašanās vieta, tostarp, izmantojot automātiskās identifikācijas sistēmu (AIS) datus. Dalībvalstīm būtu arī jāapmainās ar informāciju, kas saistīta ar *RIS*, lai palielinātu *RIS* efektivitāti un mazinātu ziņošanas prasības. Ja minētajos nolūkos ar *RIS* saistītas informācijas nosūtīšana un apmaiņa ietver personas datu apstrādi, piemēram, vārdu un uzvārdu apstrādi vai atrašanās vietas datu apstrādi, ja šāda apstrāde ļauj tieši vai netieši identificēt personu, dalībvalstīm būtu jānodrošina minēto personas datu apstrādes likumīgums saskaņā ar Regulu (ES) 2016/679 un attiecīgā gadījumā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2002/58/EK ([11]).

(19) Lai nodrošinātu, ka *RIS* izmantotājiem tiek sniegta nepieciešamā informācija saistībā ar navigāciju un reisu plānošanu iekšējos ūdensceļos, un ņemot vērā zinātnes un tehnikas attīstību, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 290. pantu attiecībā uz grozījumiem Direktīvas 2005/44/EK I pielikumā noteiktajās minimālajās prasībās attiecībā uz datiem. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ([12]). Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

([10]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1725 (2018. gada 23. oktobris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Savienības iestādēs, struktūrās, birojos un aģentūrās un par šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 45/2001 un Lēmumu Nr. 1247/2002/EK (OV L 295, 21.11.2018., 39. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([11]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/58/EK (2002. gada 12. jūlijs) par personas datu apstrādi un privātās dzīves aizsardzību elektronisko komunikāciju nozarē (direktīva par privāto dzīvi un elektronisko komunikāciju) (OV L 201, 31.7.2002., 37. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([12]) OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(20) Ja tas ir pienācīgi pamatots ar atbilstošu analīzi un ja nav piemērotu un atjauninātu starptautisko standartu navigācijas drošuma nodrošināšanai, vai ja Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejas (*CESNI*) lēmumu pieņemšanas procesa izmaiņas vai minētā procesa iznākums kaitētu Savienības interesēm, pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai attiecībā uz grozījumiem Direktīvas 2005/44/EK III pielikumā, lai sniegtu atbilstošas tehniskās specifikācijas attiecībā uz *RIS* saskaņā ar Direktīvas 2005/44/EK II pielikumā noteiktajiem principiem un nolūkā aizsargāt Savienības intereses.

(21) Direktīvas 2005/44/EK īstenošanā gūtā pieredze atklāj, ka minētajā direktīvā noteikto tehnisko specifikāciju ieviešanas un atjaunināšanas garais process ir ietekmējis nozares sniegumu. Tāpēc ir svarīgi mainīt tehnisko specifikāciju ieviešanas procesu.

(22) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/1629 ([13]) ieviesa procesu, pamatojoties uz *CESNI* izstrādātajām tehniskajām specifikācijām. *CESNI*, kas rīkojas Reinas Kuģniecības centrālās komisijas (CCNR) paspārnē un ir atvērta visu dalībvalstu ekspertiem, ir atbildīga par tehnisko standartu izstrādi iekšējo ūdensceļu transporta jomā. Kā rāda pieredze, *CESNI* organizēti un savlaicīgi ir izstrādājusi un atjaunājusi tehniskās prasības iekšzemes navigācijas kuģiem. Ņemot vērā *CESNI* kompetenci un Direktīvas (ES) 2016/1629 īstenošanā gūto pieredzi, līdzīga pieeja būtu piemērojama arī attiecībā uz Direktīvu 2005/44/EK.

(23) Lai nodrošinātu augsta līmeņa drošumu un efektivitāti iekšzemes navigācijas jomā, nodrošinātu *RIS* sniegšanu un ņemtu vērā zinātnes un tehnikas attīstību un citas norises nozarē, atsaucei uz *RIS* piemērojamajām tehniskajām specifikācijām, proti, Eiropas upju informācijas pakalpojumu standartu (ES-*RIS*), vajadzētu būt Direktīvas 2005/44/EK neatņemamai daļai.

(24) Direktīvas 2005/44/EK 11. pantā minētā Komiteja jautājumos par kuģu vadīšanas apliecībām preču un pasažieru pārvadājumiem pa iekšējiem ūdensceļiem ir atcelta. Tās vietā Iekšējo ūdensceļu transporta komitejai, kam ir īpašas zināšanas par standartiem un tehniskajām specifikācijām iekšējo ūdensceļu nozarē, būtu jāpalīdz Komisijai attiecībā uz *RIS* kā komitejai Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē. Turklāt šī direktīva groza 5. un 12. pantu Direktīvā 2005/44/EK attiecībā uz Komitejas procedūru. Tāpēc būtu jāgroza Direktīvas 2005/44/EK 11. pants, lai atspoguļotu minētās izmaiņas.

(25) Labāka regulējuma un vienkāršošanas nolūkos būtu jādod iespēja Direktīvā 2005/44/EK atsaukties uz starptautiskiem standartiem, tos nedublējot Savienības tiesiskajā regulējumā.

(26) *RIS* tika izveidoti Savienībā 2005. gadā, un kopš tā laika dalībvalstis ir ieguvušas būtisku pieredzi to izstrādē un īstenošanā. Turklāt *RIS* darbībai nepieciešamās tehniskās specifikācijas ir iekļautas Direktīvas 2005/44/EK III pielikumā. Minētajā sakarā Direktīvas 2005/44/EK 12. panta 2. punkts būtu jāsvītro. Turklāt, grozot Direktīvas 2005/44/EK darbības jomu, lai koncentrētos uz *TEN-T*, prasība īstenot *RIS* ir piemērojama vairumam nozīmīgāko iekšējo ūdensceļu, radot uzticamu transporta tīklu. Tāpēc Direktīvas 2005/44/EK 12. panta 3. punkts būtu jāsvītro.

(27) Saskaņā ar proporcionalitātes principu, lai sasniegtu pamatmērķi, proti, izveidotu regulējumu *RIS* sniegšanai Savienībā, ir nepieciešams un ir lietderīgi izstrādāt noteikumus par to ieviešanu, darbību un tehniskajām specifikācijām. Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. panta 4. punktu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai sasniegtu izvirzītos mērķus.

([13]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/1629 (2016. gada 14. septembris), ar ko nosaka tehniskās prasības attiecībā uz iekšzemes ūdensceļu kuģiem, groza Direktīvu 2009/100/EK un atceļ Direktīvu 2006/87/EK (OV L 252, 16.9.2016., 118. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj).

(28) Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1725 42. panta 1. punktu ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju, kas 2024. gada 20. martā sniedza atzinumu.

(29) Tādēļ Direktīva 2005/44/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 2005/44/EK

Direktīvu 2005/44/EK groza šādi:

1) direktīvas 1. pantu aizstāj ar šādu:

"*1. pants*

Priekšmets

1. Šī direktīva ievieš regulējumu saskaņotu upju informācijas pakalpojumu (*RIS*) izvēršanai un izmantošanai Savienībā, lai sekmētu iekšējo ūdensceļu transportu ar mērķi uzlabot tā drošumu, efektivitāti un ilgtspēju, kā arī veicinātu sasaisti ar citiem transporta veidiem.

2. Šī direktīva izveido regulējumu tehnisko prasību, specifikāciju un nosacījumu izstrādei un turpmākai pilnveidošanai, lai nodrošinātu saskaņotus, sadarbspējīgus un piekļūstamus *RIS* Savienības iekšējos ūdensceļos un veicinātu nepārtrauktību ar citu transporta veidu satiksmes pārvaldības pakalpojumiem, izmantojot standartizētas saskarnes.";

2) direktīvas 2. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Šī direktīva attiecas uz *RIS* īstenošanu un darbību visos dalībvalstu iekšējos ūdensceļos un iekšējās ostās, kas ir Eiropas transporta tīkla sastāvdaļa, kā noteikts un uzskaitīts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2024/1679 (*) I un II pielikumā, un kuri ir tieši savienoti ar citas dalībvalsts iekšējiem ūdensceļiem un iekšējām ostām, kas ir Eiropas transporta tīkla sastāvdaļa, kā noteikts un uzskaitīts minētajos pielikumos.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 (OV L, 2024/1679, 28.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).";

3) direktīvas 3. pantam pievieno šādus punktus:

"i) "Eiropas transporta tīkls" vai "*TEN-T*" ir iekšējie ūdensceļi, kā norādīts Regulas (ES) 2024/1679 I pielikumā iekļautajās kartēs;

j) "Eiropas atsauces datu pārvaldības sistēma" vai "*ERDMS*" ir Komisijas pakļautībā uzturēts vienots piekļuves punkts repozitorijam (bibliotēkai), kurā tur atsauces datus un kodu sarakstus, ko izmanto iekšējo ūdensceļu transporta IT lietotnēs; tajā nav ietverti tīkla dati, ko dalībvalsts ir sniegusi saskaņā ar I un III pielikumu;

k) "ostas kopienas sistēma" ir elektroniska platforma informācijas apmaiņai starp publiskajām un privātajām ieinteresētajām personām, kas paredzēta, lai nodrošinātu netraucētus ostas un loģistikas procesus;

l) "vieda iekšējo ūdensceļu infrastruktūras sistēma" ir elektroniska platforma, kura veicina iekšējo ūdensceļu transporta slūžu un paceļamo tiltu infrastruktūras daļēju un pilnībā automatizētu pārvaldību *TEN-T* tīklā un kuras darbību nodrošina iekšējo ūdensceļu publiskās pārvaldības iestādes;

m) "Eiropas *RIS* vide" ir elektroniska vienota piekļuves punkta platforma, kuras darbības pamatā ir valstu *RIS* informācija un kura *RIS* izmantotājiem sniedz tehniskus un operatīvus pakalpojumus, un ietver saites uz elektronisku ziņojumu sniegšanu saskaņā ar vienreizējas iesniegšanas principu;

n) "iekšējā osta" ir iekšējā ūdensceļa osta, kas ietilpst *TEN-T* pamattīklā vai *TEN-T* visaptverošajā tīklā atbilstoši uzskaitījumam un klasifikācijai Regulas (ES) 2024/1679 II pielikumā.";

4) direktīvas 4. pantu aizstāj ar šādu:

"*4. pants*

***RIS* ieviešana**

1. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai ieviestu *RIS* iekšējos ūdensceļos un iekšējās ostās, kas ietilpst šīs direktīvas darbības jomā.

2. Dalībvalstis izstrādā *RIS* tādā veidā, lai *RIS* piemērošana būtu efektīva, to varētu paplašināt un tā būtu sadarbspējīga un varētu mijiedarboties ar citām *RIS* lietotnēm un ar citu transporta veidu sistēmām, vienlaikus arī nodrošinot sasaisti ar transporta pārvaldības sistēmām un saimnieciskām darbībām.

3. Lai ieviestu *RIS*, dalībvalstis:

a) nodrošina, ka *RIS* izmantotājiem tiek sniegti visi vajadzīgie dati navigācijai un reisu plānošanai iekšējos ūdensceļos; minētie I pielikumā noteiktie tīkla dati tiek atjaunināti, un tos sniedz vismaz pieejamā vienotā elektroniskā formātā saskaņā ar III pielikumu;

b) nodrošina, ka attiecībā uz visiem *TEN-T* iekšējiem ūdensceļiem un iekšējām ostām *RIS* izmantotājiem papildus datiem, kas minēti a) apakšpunktā, ir pieejamas elektroniskās navigācijas kartes, kas ir piemērotas navigācijas mērķiem;

c) dod iespēju, ciktāl kuģu ziņojumus pieprasa valstu vai starptautiskie noteikumi, kompetentajām iestādēm saņemt no kuģiem elektroniskos ziņojumus par visiem vajadzīgajiem datiem; pārrobežu pārvadājumu gadījumā minētos datus pilnā apmērā padara pieejamus kompetentajām iestādēm kaimiņu dalībvalstī pirms kuģu ierašanās pie robežas;

d) nodrošina, ka paziņojumus kapteiņiem, tostarp ziņojumus par ūdens līmeni vai maksimālo pieļaujamo iegrimi un ledu to iekšējos ūdensceļos, sniedz kā standartizētus, kodētus un lejupielādējamus ziņojumus; standartizētajā ziņojumā iekļauj vismaz informāciju, kas ir vajadzīga drošai navigācijai, un kapteiņiem sniedz atjauninātus paziņojumus un nodrošina, ka tie ir vismaz pieejamā vienotā elektroniskā formātā saskaņā ar III pielikumu;

e) nodrošina tīkla datu pastāvīgu atjaunināšanu Eiropas *RIS* vidē, nekavējoties sniedzot visus nepieciešamos tīkla datus, kas ir noteikti saskaņā ar I un III pielikumu;

f) nodrošina to, ka elektroniskās informācijas apmaiņas vidēm, kas izveidotas saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un tiek izmantotas citos transporta veidos, tiek darīta pieejama vismaz ar satiksmi saistītā informācija, ja tā ir pieejama, izmantojot saskarnes un attiecīgā gadījumā ievērojot tehniskās specifikācijas, kas noteiktas saskaņā ar II pielikuma 7. punktu;

g) nodrošina, ka iekšējo ostu ostas kopienas sistēmām saskaņā ar šīs direktīvas II un III pielikumu tiek darītas pieejamas standartizētas sasaistes, tostarp, ja ir pieejama, atjaunināta informācija par piestātņu un alternatīvas degvielas infrastruktūras pieejamību, un jo īpaši tādu iekārtu pieejamību, kas prasītas, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2023/1804 (*) 10. pantu;

h) nodrošina, ka citām viedām iekšējo ūdensceļu infrastruktūras sistēmām iekšējo ūdensceļu satiksmes pārvaldības nolūkā tiek darītas pieejamas standartizētas saskarnes saskaņā ar II un III pielikumu.

Šajā punktā minētos pienākumus izpilda saskaņā ar I un II pielikumā noteiktajām prasībām un principiem.

4. Dalībvalstu kompetentās iestādes izveido *RIS* centrus atbilstoši reģionālajām vajadzībām.

5. Dalībvalstis kopīgi izveido, pārvalda, ekspluatē, izmanto un uztur Eiropas *RIS* vidi, kas nodrošina ar kuģuceļu, infrastruktūru, satiksmi un transportu saistītus pakalpojumus, un sniedz vajadzīgos datus. Eiropas *RIS* vide ir pieejama visiem *RIS* izmantotājiem, un tā ir galvenā platforma ar *RIS* saistītās informācijas apmaiņai. Tā ietver sasaisti savienojumiem ar citu transporta veidu sistēmām un iekšējām ostām. Dalībvalstis ieceļ vienu vai vairākas kompetentās iestādes, kas ir atbildīgas par Eiropas *RIS* vides darbību. Eiropas *RIS* vide nodrošina iespēju sniegt tādu trešo valstu ieguldījumu, kuru ūdensceļi ir savienoti ar Eiropas iekšējo ūdensceļu tīklu un kuras vēlas sadarboties un sniegt savus tīkla datus, ar nosacījumu, ka šiem datiem ir tāda pati kvalitāte un formāts kā dalībvalstu datiem un ka tās ievēro tādu pašu kiberdrošības un datu aizsardzības līmeni.

6. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros nosaka Eiropas *RIS* vides darbības raksturlielumus, funkcijas un procedūras un norāda struktūrvienību, kas nodrošina tās darbību, pamatojoties uz II pielikuma 6. punktā noteiktajiem principiem attiecībā uz *RIS* tehniskajām specifikācijām, lai nodrošinātu to vienādu ieviešanu visā Savienībā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 11. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

7. Automātiskās identifikācijas sistēmu (*AIS*) izmantošanai piemēro Reģionālo vienošanos par iekšējo ūdensceļu radiosakaru dienestu (*RAINWAT*), kura noslēgta 2012. gada 12. aprīlī Bukarestē saistībā ar Starptautiskās telesakaru savienības (*ITU*) Radionoteikumiem.

8. Dalībvalstis attiecīgā gadījumā, sadarbojoties ar Savienību, veicina, lai to kuģu vadītāji, operatori, aģenti vai īpašnieki, kas kuģo dalībvalstu iekšējos ūdensceļos, un ar šādiem kuģiem pārvadāto kravu nosūtītāji vai īpašnieki pilnībā gūtu labumu no pakalpojumiem, ko dara pieejamus saskaņā ar šo direktīvu.

9. Komisija veic atbilstīgus pasākumus, lai pārbaudītu *RIS* sadarbspēju, uzticamību, pieejamību un drošumu.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1804 (2023. gada 13. septembris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES (OV L 234, 22.9.2023., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).";

5) direktīvas 5. pantu aizstāj ar šādu:

"*5. pants*

Tehniskās specifikācijas

1. Lai veicinātu *RIS* un nodrošinātu pakalpojumu sadarbspēju saskaņā ar 4. panta 2. punktu, piemēro III pielikumā minētās tehniskās specifikācijas, kā arī II pielikumā noteiktos principus, jo īpaši šādās jomās:

a) elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēma iekšzemes navigācijai (iekšzemes *ECDIS*);

b) elektroniskie kuģu ziņojumi;

c) paziņojumi kapteiņiem;

d) kuģu identifikācijas un trasēšanas sistēmas;

e) *RIS* izmantošanai nepieciešamo iekārtu saderība;

f) Eiropas *RIS* vides darbība;

g) starpsavienojums un informācijas apmaiņa ar Savienības datubāzēm (*ERDMS*);

h) standartizēta saskarne citu transporta veidu IT platformām;

i) standartizēta saskarne starp Eiropas *RIS* vidi un iekšējo ostu ostas kopienas sistēmām un starp Eiropas *RIS* vidi un viedām iekšējo ūdensceļu infrastruktūras sistēmām;

j) dati navigācijai un reisu plānošanai pa iekšējiem ūdensceļiem.";

6) direktīvas 6. pantu aizstāj ar šādu:

"*6. pants*

Satelīta pozicionēšana

To *RIS* vajadzībām, kuriem nepieciešama precīza pozicionēšana, ir ieteicams izmantot satelītu pozicionēšanas un navigācijas sistēmas, piemēram, *Galileo* sniegtos navigācijas pakalpojumus, tostarp augstas precizitātes pakalpojumu un atvērtā pakalpojuma navigācijas ziņojumu autentificēšanu un Eiropas Ģeostacionārās navigācijas pārklājuma dienestu (*EGNOS*), kas minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/696 (*). Attiecībā uz lietojumiem un pakalpojumiem, kuru pamatā ir Zemes novērošanas dati, ir ieteicams izmantot *Copernicus* datus, informāciju un pakalpojumus.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/696 (2021. gada 28. aprīlis), ar ko izveido Savienības kosmosa programmu un Eiropas Savienības Kosmosa programmas aģentūru un atceļ Regulas (ES) Nr. 912/2010, (ES) Nr. 1285/2013 un (ES) Nr. 377/2014 un Lēmumu Nr. 541/2014/ES (OV L 170, 12.5.2021., 69. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj).";

7) direktīvas 8. pantu aizstāj ar šādu:

"*8. pants*

Kompetentās iestādes

Dalībvalstis ieceļ kompetentās iestādes, kas ir atbildīgas par *RIS* piemērošanu, datu starptautisko apmaiņu, Eiropas *RIS* vides darbības nodrošināšanu un *RIS* izmantotāju iesniegto atsauksmju izskatīšanu. Dalībvalstis paziņo Komisijai par minētajām izraudzītajām iestādēm līdz 2029. gada 17. janvārim.";

8) direktīvā iekļauj šādu pantu:

"*8.a pants*

Atsauksmju sniegšanas mehānisms

1. Katra dalībvalsts, pēc iespējas izmantojot esošās struktūras, nodrošina, ka tai ir izstrādāta iedarbīga, vienkārša un pieejama procedūra ar šīs direktīvas piemērošanu saistītās *RIS* izmantotāju sniegto atsauksmju izskatīšanai.

2. *RIS* izmantotāju sniegto atsauksmju izskatīšanu veic tā, lai izvairītos no interešu konfliktiem. Atsauksmes izskata objektīvi un pārredzami un pienācīgi ņemot vērā tiesības brīvi veikt darījumdarbību.

3. *RIS* izmantotāju atsauksmes iesniedz, izmantojot Eiropas *RIS* vidi, un nosūta attiecīgajām dalībvalstīm. Dalībvalstis nodrošina, ka *RIS* izmantotāji un citas attiecīgās ieinteresētās personas tiek informētas par to, kur un kā iesniedzamas atsauksmes.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka *RIS* izmantotāju sniegtās atsauksmes tiek izskatītas savlaicīgi un pienācīgi un ka informācija par turpmākajiem pasākumiem tiek sniegta, izmantojot Eiropas *RIS* vidi.

5. Eiropas *RIS* vide katru gadu informē Komisiju par saņemto atsauksmju apjomu un izskatīšanas veidu.";

9) direktīvas 9. pantu aizstāj ar šādu:

"*9. pants*

Privātuma, informācijas drošības un personas datu apstrādes noteikumi

1. Dalībvalstis veic vajadzīgos tehniskos un organizatoriskos pasākumus saskaņā ar piemērojamiem Savienības un valstu tiesību aktiem, lai *RIS* informāciju un ierakstus aizsargātu pret nevēlamiem notikumiem vai ļaunprātīgu izmantošanu, tostarp neatļautu piekļuvi, datu izmainīšanu vai nozaudēšanu, un lai nodrošinātu saskaņā ar šo direktīvu izplatītās komercinformācijas un citas sensitīvas informācijas konfidencialitāti.

2. Datus, kas ir personas dati, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2016/679 (*) 4. panta 1. punktā, var apstrādāt, pamatojoties uz šo direktīvu, tikai tiktāl, ciktāl šāda apstrāde ir nepieciešama *RIS* lietojumprogrammu darbībai, lai nodrošinātu saskaņotus, sadarbspējīgus un piekļūstamus *RIS* iekšējos ūdensceļos Savienībā un veicinātu standartizētas saskarnes ar citu transporta veidu satiksmes pārvaldības pakalpojumiem.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).";

10) direktīvas 10. pantu aizstāj ar šādu:

"*10. pants*

Deleģētās pilnvaras

1. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 10.a pantu, lai grozītu I pielikumu nolūkā atjaunināt un pārskatīt minimālās prasības attiecībā uz datiem, ņemot vērā saistībā ar šīs direktīvas piemērošanu gūto pieredzi un tehnikas attīstību *RIS* tehnoloģiju un lietotņu pilnveides jomā.

2. Ja nav piemērotu un atjauninātu tehnisko specifikāciju vai ja Iekšzemes kuģošanas standartu izstrādes Eiropas komitejas (*CESNI*) izstrādātās tehniskās specifikācijas neatbilst II pielikumā noteiktajām piemērojamajām prasībām, vai ja *CESNI* lēmumu pieņemšanas procesa vai citu standarta elementu izmaiņas kaitētu Savienības interesēm un ja tas ir pienācīgi pamatots ar atbilstošu analīzi, Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 10.a pantu, lai grozītu III pielikumu nolūkā sniegt atbilstošas tehniskās specifikācijas, kas izstrādātas, pamatojoties uz II pielikumā noteiktajiem principiem.";

11) direktīvas 10.a pantu groza šādi:

a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Pilnvaras pieņemt 10. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2026. gada 1. janvāra. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu ne vēlāk kā deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta par tāda paša ilguma laikposmiem, ja Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu, vēlākais, trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.";

b) panta 6. punktu aizstāj ar šādu:

"6. Deleģētais akts, kas pieņemts, ievērojot 10. pantu, stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.";

12) direktīvas 11. pantu aizstāj ar šādu:

"*11. pants*

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz Iekšējo ūdensceļu transporta komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011 (*) nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).";

13) direktīvas 12. panta 2. un 3. punktu svītro;

14) direktīvā iekļauj šādu pantu:

"*12.a pants*

Uzraudzība

Komisija uzrauga *RIS* ieviešanu Savienībā un sniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei līdz 2034. gada 3. janvārim. Ziņojumā iekļauj analīzi par šīs direktīvas ietekmi uz līmeni, kādā iekšējo ūdensceļu transports integrēts kopējā loģistikas ķēdē, un izvērtē jauno digitālo rīku potenciālu palielināt efektivitāti visā *TEN-T* iekšējo ūdensceļu tīklā.";

15) Direktīvas 2005/44/EK I pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas I pielikuma tekstu;

16) Direktīvas 2005/44/EK II pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas II pielikuma tekstu;

17) šīs direktīvas III pielikuma tekstu pievieno kā Direktīvas 2005/44/EK III pielikumu.

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs, kurās ir iekšējie ūdensceļi un iekšējās ostas, uz ko attiecas šīs direktīvas darbības joma, normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības, stājas spēkā līdz 2029. gada 2. janvārim. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

2. Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarāma šāda atsauce.

3. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

4. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm, kurās ir iekšējie ūdensceļi, uz ko attiecas Direktīvas 2005/44/EK 2. pants.

Strasbūrā, 2025. gada 26. novembrī

Eiropas Parlamenta vārdā –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētāja	*priekšsēdētāja*
R. METSOLA	M. BJERRE

I PIELIKUMS

"I PIELIKUMS

MINIMĀLĀS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ DATIEM

Saskaņā ar 4. panta 3. punkta a) apakšpunktā minēto jo īpaši ir sniedzami šādi dati:

a) ūdensceļu asis ar kilometru rādītāju;

b) kuģošanas līdzekļu vai sastāvu garuma, platuma, iegrimes un virsūdens augstuma ierobežojumi;

c) ierobežojošo struktūru, jo īpaši slūžu un tiltu, darba laiks;

d) paredzamais gaidīšanas laiks – ja iespējams, reāllaikā – pie tiltiem, slūžām un iekšējām ostām;

e) ostu un pārkraušanas punktu atrašanās vietas;

f) atsauces dati ūdenslīmeņa mērinstrumentiem, kas ir būtiski navigācijā;

g) alternatīvo degvielu infrastruktūras atrašanās vieta un, ja iespējams, pašreizējā pieejamība, tostarp krasta elektroapgāde.

Sniegto informāciju pastāvīgi atjaunina un, ja iespējams, tajā atspoguļo stāvokli reāllaikā."

II PIELIKUMS

"II PIELIKUMS

RIS TEHNISKO SPECIFIKĀCIJU PRINCIPI

1. Vispārīgi principi

RIS tehniskajās specifikācijās ievēro šādus vispārīgus principus:

a) tehnisko prasību norādīšana pakalpojumu un ar tiem saistīto sistēmu plānošanai, īstenošanai un darbībai;

b) *RIS* arhitektūra un organizācija;

c) ieteikumi kuģošanas līdzekļiem piedalīties *RIS*, izmantojot individuālus pakalpojumus un pakāpeniski attīstot *RIS*.

2. Elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēma iekšzemes navigācijai (iekšzemes *ECDIS*)

Tehniskajās specifikācijās, kas saskaņā ar 5. pantu ir izstrādājamas elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēmai iekšzemes navigācijai (iekšzemes *ECDIS*), ievēro šādus principus:

a) savietojamība ar jūras elektronisko karšu attēlošanas un informācijas sistēmu (jūras *ECDIS*), lai veicinātu iekšējo ūdensceļu kuģošanas līdzekļu satiksmi grīvas ūdeņu jauktās satiksmes zonās un jūras un upju satiksmi;

b) minimālo specifikāciju noteikšana iekšzemes *ECDIS* iekārtām, kā arī minimālā satura noteikšana elektroniskām navigācijas kartēm nolūkā nodrošināt navigācijas drošumu, un jo īpaši:

i) izmantojamo iekšzemes *ECDIS* iekārtu augsta līmeņa uzticamība un pieejamība;

ii) iekšzemes *ECDIS* iekārtu izturība, lai izturētu to vides apstākļu ietekmi, kas parasti dominē uz kuģa klāja, nepasliktinot kvalitāti vai uzticamību;

iii) visu veidu ģeogrāfisko objektu iekļaušana elektroniskajās navigācijas kartēs (piemēram, kuģu ceļa robežas, piekrastes būves un bākas), kas ir nepieciešami drošai navigācijai;

iv) ar radara attēlu pārklātu elektronisko karšu kontrole, kad tās izmanto kuģa vadīšanai;

c) atjauninātas kuģu ceļa dziļuma informācijas integrēšana elektroniskajā navigācijas kartē un šādas informācijas attēlošana attiecībā pret iepriekšnoteiktu vai faktisku ūdens līmeni;

d) papildu informācijas, piemēram, pušu, kas nav kompetentās iestādes, sniegtās informācijas, integrēšana elektroniskajā navigācijas kartē un šādas informācijas attēlošana iekšzemes *ECDIS*, neietekmējot informāciju, kas nepieciešama drošai navigācijai;

e) elektronisko navigācijas karšu pieejamība *RIS* izmantotājiem;

f) datu, kas attiecas uz elektroniskajām navigācijas kartēm, pieejamība visiem lietojumu ražotājiem, attiecīgā gadījumā par samērīgu maksu, ņemot vērā izmaksas;

g) atjauninātas informācijas par gaidīšanas laiku pie slūžām, tiltiem un iekšējām ostām integrēšana un šādas informācijas attēlošana iekšzemes *ECDIS*, neietekmējot informāciju, kas nepieciešama drošai navigācijai.

3. Elektroniskie kuģu ziņojumi

Saskaņā ar 5. pantu tehniskajās specifikācijās elektroniskiem kuģu ziņojumiem iekšzemes navigācijā ievēro šādus principus:

a) elektronisko datu apmaiņas veicināšana starp dalībvalstu kompetentajām iestādēm, starp iekšzemes, kā arī jūras navigācijas dalībniekiem un dalībniekiem multimodālā transportā, ja tas ietver iekšzemes navigāciju;

b) standartizētu transporta ziņojumu izmantošana sūtīšanai no kuģa iestādei, no iestādes kuģim un no iestādes iestādei, lai panāktu savietojamību ar jūras navigāciju;

c) starptautiski pieņemtu kodu sarakstu un klasifikācijas izmantošana, ko iespējami papildina iekšzemes navigācijas papildu vajadzības;

d) unikāla Eiropas kuģa identifikācijas numura izmantošana.

4. Paziņojumi kapteiņiem

Saskaņā ar 5. pantu uz tehniskajās specifikācijās par paziņojumiem kapteiņiem, jo īpaši attiecībā uz informāciju par kuģu ceļu, informāciju par satiksmi un satiksmes pārvaldību, kā arī reisa plānošanu iekšējos ūdensceļos, ievēro šādus principus:

a) standartizēta datu struktūra, kurā izmantoti iepriekšnoteikti teksta moduļi un kura ir augstā mērā kodēta, lai varētu nodrošināt svarīgākās saturiskās informācijas tulkošanu citās valodās un veicinātu paziņojumu kapteiņiem integrēšanu reisu plānošanas sistēmās;

b) standartizētās datu struktūras savietojamība ar iekšzemes *ECDIS* datu struktūru, lai veicinātu paziņojumu kapteiņiem integrēšanu iekšzemes *ECDIS*;

c) pieskaņošana navigācijas un reisu plānošanas iekšējos ūdensceļos tehniskajām specifikācijām, lai nodrošinātu sniegtās informācijas saskaņotību.

5. Kuģošanas līdzekļu identificēšanas un trasēšanas sistēmas

Saskaņā ar 5. pantu kuģošanas līdzekļu identifikācijas un trasēšanas sistēmu tehniskajās specifikācijās ievēro šādus principus:

a) specifikāciju noteikšana sistēmām un standarta ziņojumiem, kā arī to automatizētas sniegšanas kārtība;

b) atšķirības starp sistēmām, kas piemērotas taktiskās informācijas par satiksmi prasībām, un sistēmām, kas piemērotas stratēģiskās informācijas par satiksmi prasībām, gan attiecībā uz vietas noteikšanas precizitāti, gan pieprasīto atjaunināšanas ātrumu;

c) attiecīgo kuģošanas līdzekļu izsekošanas un trasēšanas tehnisko sistēmu, piemēram, iekšzemes AIS (iekšzemes automātiskās identifikācijas sistēmas) apraksts;

d) datu formātu savietojamība ar jūras AIS sistēmu.

6. Eiropas *RIS* vides darbības principi

Saskaņā ar 5. pantu Eiropas *RIS* vides tehniskajās specifikācijās ievēro šādus principus:

a) darbojas kā digitāla vienloga vide iekšzemes navigācijā;

b) saskaņots vienots piekļuves punkts atjauninātai un, ja iespējams, reāllaika informācijai par kuģu ceļu nosacījumiem drošai un ilgtspējīgai navigācijai, reisu plānošanai un ostu darbībai visā *TEN-T*;

c) ļauj izmantot multimodālā transporta ķēdes, vienlaikus nodrošinot pienācīgu datu aizsardzības līmeni;

d) augsta datu precizitāte netraucētai datu apmaiņai starp attiecīgiem *RIS* lietotājiem visā *TEN-T* (Savienībā un ārpus tās);

e) lietotājdraudzīga saskarne ar tādām darbderīgām, noderīgām un praktiskām funkcijām kā spēja saglabāt un glabāt profilus;

f) saskaņots vienots punkts ziņošanai saskaņā ar vienreizējas iesniegšanas principu, arī attiecībā uz starptautiskiem reisiem;

g) saikne ar citām sistēmām, kas izmanto informācijas, sakaru, navigācijas vai pozicionēšanas/atrašanās vietas noteikšanas tehnoloģijas, lai efektīvi pārvaldītu infrastruktūru, mobilitāti un satiksmi *TEN-T* un sniegtu iedzīvotājiem un operatoriem pakalpojumus ar pievienoto vērtību, tostarp sistēmas *TEN-T* drošai, neapdraudētai, vidi saudzējošai un caurlaidspējas ziņā efektīvai izmantošanai;

h) vāc un ziņo anonimizētus un apkopotus izmantošanas datus, ko var izmantot *RIS* īstenošanas pārraudzībai, tostarp vismaz *RIS* izmantotāju skaitu, datu pieejamību Eiropas *RIS* vidē, pieslēgumu un apmaiņas ar citām digitālajām sistēmām vai platformām skaitu;

i) nodrošina kiberdrošību.

7. Datu pieejamība citām digitālām sistēmām vai platformām

Saskaņā ar 5. pantu tehniskajās specifikācijās attiecībā uz datu apmaiņu ar citām digitālajām sistēmām vai platformām ievēro šādus principus:

a) Eiropas *RIS* vides nodrošināto funkciju izmantošana;

b) elektroniskas datu apmaiņas veicināšana starp *RIS* tehnoloģijām un datubāzēm un sistēmām, ko izmanto citos transporta veidos, ar atbilstošām datu saitēm un saskarnēm;

c) specifikāciju noteikšana attiecībā uz citām digitālajām sistēmām vai platformām, kā arī procedūras automatizētai datu apmaiņai;

d) informācijas apmaiņa reāllaikā, jo īpaši attiecībā uz noteiktā laikā saņemamiem datiem;

e) drošas informācijas apmaiņas nodrošināšana saskaņā ar visaptverošu tiesībās balstītu piekļuves kontroles sistēmu;

f) tāda sistēmu apmaiņas satvara paredzēšana, kas ļaus turpmāk attīstīties un vajadzības gadījumā saistīties ar papildu sistēmām, ieskaitot apmaiņu ar topošo Eiropas mobilitātes datu telpu un visām citām sistēmām, kas izstrādātas, lai veicinātu inovāciju multimodālā transportā.

8. Dati navigācijai un reisu plānošanai iekšējos ūdensceļos

Saskaņā ar 5. pantu tehniskajās specifikācijās attiecībā uz datiem par navigāciju un reisu plānošanu iekšējos ūdensceļos ievēro šādus principus:

a) atjauninātas informācijas sniegšana ar regulāriem intervāliem un vismaz tad, kad notiek būtiskas izmaiņas kuģa ceļa apstākļos, kas var ietekmēt navigāciju;

b) vismaz šādas informācijas aptveršana:

i) paredzamais gaidīšanas laiks pie slūžām, (atveramiem) tiltiem, iekšējām ostām;

ii) dati par Eiropas ūdensceļu tīklu, kas vajadzīgi navigācijai un reisu plānošanai iekšējos ūdensceļos un kas aptver vismaz I pielikumā noteiktās minimālās prasības attiecībā uz datiem;

iii) ūdens līmenis, vismazākais dziļums, vertikālais attālums, aizsprostojuma stāvoklis, ja ir bloķēta navigācija, režīms, prognozētais ūdens līmenis, viszemākais prognozētais dziļums;

iv) ledus situācija un ar to saistītie kuģojamības brīdinājumi vai citi brīdinājumi par ekstremāliem laikapstākļiem;

v) slūžu, (atveramo) tiltu, iekšējo ostu darba laiks.

c) informācijas sniegšana, izmantojot attiecīgi iekšzemes *ECDIS*, paziņojumus kapteiņiem un Eiropas *RIS* vidi.”

III PIELIKUMS

"III PIELIKUMS

RIS TEHNISKĀS SPECIFIKĀCIJAS

RIS piemērojamās tehniskās specifikācijas ir specifikācijas, kas noteiktas *CESNI* pieņemto Eiropas upju informācijas pakalpojumu standartu (*ES-RIS*) specifikāciju jaunākajā redakcijā."