Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/2482

12.12.2025

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2025/2482

z 26. novembra 2025,

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

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ([1]),

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ([2]),

keďže:

(1) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES ([3]) sa vytvára rámec na zavádzanie a využívanie harmonizovaných riečnych informačných služieb (ďalej len „RIS“) v Únii. Zavádzaním RIS na vnútrozemských vodných cestách sa podporuje bezpečnosť a efektívnosť dopravy po vnútrozemských vodných cestách a v konečnom dôsledku udržateľnosť a atraktívnosť odvetvia, a to prostredníctvom zvýšenia efektívnosti činností vnútrozemskej vodnej dopravy.

(2) Od nadobudnutia účinnosti smernice 2005/44/ES využíva odvetvie vnútrozemskej vodnej dopravy výhody poskytovania harmonizovaných RIS. Úroveň harmonizácie medzi členskými štátmi je však rôzna a proces zavádzania nevyhnutných predpisov sa ukazuje byť zdĺhavý. Okrem toho sa v oznámení Komisie z 11. decembra 2019 s názvom „Európska zelená dohoda“ vyzýva na ďalší rozvoj automatizovanej a prepojenej multimodálnej mobility. Preto by sa RIS mali prispôsobiť na účely riešenia týchto nových výziev. Okrem toho sa v oznámení Komisie z 9. decembra 2020 s názvom „Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti“ navrhuje revízia smernice 2005/44/ES ako jedno z jej opatrení na dosiahnutie cieľa, ktorým je podpora vytvorenia skutočne inteligentného dopravného systému, efektívneho prideľovania kapacity a riadenia plavby. V oznámení Komisie z 24. júna 2021 sa stanovil akčný plán s názvom „NAIADES III: Podpora nadčasovej európskej vnútrozemskej vodnej dopravy“, v ktorom sa uvádza, že v záujme podpory cieľa, aby vnútrozemské vodné cesty boli súčasťou bezproblémového systému harmonizovaných RIS do roku 2030, sa revízie právneho rámca RIS zamerajú na pomoc pri odstraňovaní existujúcich nedostatkov v oblasti harmonizácie a interoperability s inými druhmi dopravy a prispejú k lepšej dostupnosti, opätovnému použitiu a interoperabilite údajov v rámci digitálnych systémov v súlade s oznámením Komisie z 19. februára 2020 s názvom „Európska dátová stratégia“. Uvedené zmeny a vývoj, ako aj skúsenosti získané pri vykonávaní smernice 2005/44/ES by sa mali zohľadniť pri úprave RIS.

([1]) Ú. v. EÚ C, C/2024/4064, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/4064/oj.
([2]) Pozícia Európskeho parlamentu zo 7. októbra 2025 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 27. októbra 2025.
([3]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2005/44/ES zo 7. septembra 2005 o harmonizovaných riečnych informačných službách (RIS) na vnútrozemských vodných cestách v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 255, 30.9.2005, s. 152, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

(3) V záujme prijatia koherentného prístupu k interoperabilite v sektore verejných služieb by sa pri zavádzaní elektronickej platformy s jednotným prístupovým bodom pre RIS (ďalej len „európske prostredie RIS“) a iných riešení patriacich do rozsahu pôsobnosti smernice 2005/44/ES mali dodržiavať zásady stanovené v európskom rámci interoperability (EIF), ktorý je stanovený v oznámení Komisie z 23. marca 2017 s názvom „Európsky rámec interoperability – stratégia vykonávania“, v súlade s článkom 6 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/903 ([4]).

(4) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 ([5]) sa stanovujú požiadavky na rozvoj transeurópskej dopravnej siete (ďalej len „TEN-T“) s cieľom dosiahnuť plynulé fungovanie vnútorného trhu, pričom jeho cieľom je zabezpečiť, aby v rámci tejto siete boli k dispozícii rovnako vysokokvalitné služby a aby boli kompatibilné so systémami iných druhov dopravy.

(5) Vzhľadom na skutočnosť, že väčšina ciest plavidiel vnútrozemskej plavby je svojou povahou medzinárodná, RIS by sa mali zameriavať na tie vnútrozemské vodné cesty členských štátov, ktoré sú súčasťou siete TEN-T a ktoré sú priamo prepojené s vnútrozemskými vodnými cestami iného členského štátu, ktoré sú tiež súčasťou siete TEN-T, a teda majú veľký význam pre Úniu. Členské štáty by mali byť schopné ďalej dobrovoľne rozšíriť požiadavky na RIS na tie časti svojej siete vnútrozemských vodných ciest, ktoré nie sú súčasťou siete TEN-T, s cieľom zohľadniť vnútroštátne špecifiká. V cezhraničnom kontexte by tiež mal mať jeden z dotknutých členských štátov možnosť poskytovať RIS. Príslušné orgány členských štátov by mali spolupracovať s cieľom poskytovať RIS na cezhraničných vnútrozemských vodných cestách.

(6) Vzhľadom na útočnú vojnu Ruska proti Ukrajine nie je spolupráca medzi Úniou a Ruskom v oblasti RIS vhodná, ani nie je v záujme Únie. V dôsledku toho už cezhraničná spolupráca s Ruskom v oblasti RIS nie je na území členských štátov prioritou.

(7) Zo skúseností získaných pri uplatňovaní smernice 2005/44/ES vyplynulo, že je dôležité posilniť technické predpisy týkajúce sa poskytovania údajov pre plavbu a plánovanie plavby na vnútrozemských vodných cestách s cieľom zvýšiť kvalitu a včasnosť informácií poskytovaných užívateľom RIS. Európsky systém správy referenčných údajov (ďalej len „ERDMS“), ktorý zriadila a aktuálne prevádzkuje Komisia, obsahuje referenčné údaje a zoznamy kódov nevyhnutné na riadne fungovanie RIS. Prevádzkovanie systému ERDMS by sa v budúcnosti mohlo previesť na tretiu stranu.

(8) Očakáva sa, že vďaka tomu, že užívatelia RIS budú mať počas plavby k dispozícii aktuálne a presné informácie o stave plavebnej dráhy a konkrétnych miest, ako sú mosty, plavebné komory a vnútrozemské prístavy, zvýši sa celková efektívnosť odvetvia vnútrozemskej vodnej dopravy. RIS by preto mali obsahovať aktuálnu výmenu údajov s poloautomatizovaným a plne automatizovaným riadením systémov infraštruktúry plavebných komôr a pohyblivých mostov, ako aj so spoločnými prístavnými systémami vnútrozemských prístavov.

([4]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/903 z 13. marca 2024, ktorým sa stanovujú opatrenia na zabezpečenie vysokej úrovne interoperability verejného sektora v celej Únii (akt o interoperabilnej Európe) (Ú. v. EÚ L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([5]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 (Ú. v. EÚ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(9) Na to, aby RIS umožňovali prepojenie s logistickým reťazcom, je dôležité, aby výmena informácií prebiehala nielen medzi používateľmi vnútrozemskej vodnej dopravy, napríklad prostredníctvom spoločných prístavných systémov vnútrozemských prístavov a inteligentných systémov infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest, ale aj so systémami a s aplikáciami iných druhov dopravy. Vnútroštátne námorné jednotné kontaktné miesta (MNSW) v rámci európskeho prostredia jednotnej námornej platformy (EMSWe) zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1239 ([6]) by mali v rámci námornej dopravy umožňovať harmonizované hlásenia z lodí v celej Únii. Výmenou informácií súvisiacich s plavbou, ako je čas príchodu a odchodu, by sa zabezpečila interoperabilita, multimodálnosť a plynulá integrácia vnútrozemskej vodnej dopravy s celým logistickým reťazcom. Ak sa to vyžaduje, elektronické údaje o nákladnej doprave (eFTI) zriadené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 ([7]) by mali tvoriť základ výmeny informácií o náklade medzi užívateľmi RIS, ktoré sa týkajú nebezpečného tovaru a odpadu. V prípade potreby by RIS mali umožňovať prepojenia medzi digitálnymi systémami a platformami iných druhov dopravy a mali by im sprístupňovať informácie.

(10) Výmena informácií medzi plavidlami vnútrozemskej plavby a vnútrozemskými prístavmi, napríklad o dostupnosti prístavných zariadení, prevádzkových hodinách alebo o plavidlách a náklade nie je vždy optimálna, čo ovplyvňuje efektívnosť činností vnútrozemskej vodnej dopravy. Informácie o dostupnosti infraštruktúry pre alternatívne palivá vo vnútrozemských prístavoch majú mimoriadny význam pri presadzovaní environmentálneho správania odvetvia. V záujme zjednodušenia a zefektívnenia výmeny týchto informácií a zlepšenia celkovej efektívnosti odvetvia je dôležité, aby sa vytvorili štandardizované rozhrania a aby sa stali súčasťou RIS a aby sa vypracovali potrebné technické predpisy.

(11) Vďaka využívaniu európskeho prostredia RIS by sa malo zefektívniť poskytovanie RIS, zvýšiť efektívnosť činností vnútrozemskej vodnej dopravy a znížiť zaťaženie poskytovateľov a užívateľov RIS. Európske prostredie RIS by malo slúžiť na podporu príslušných služieb, byť ústredným miestom na výmenu informácií RIS v rámci odvetvia vnútrozemskej vodnej dopravy, ako aj s inými druhmi dopravy, a preto by sa malo stať hlavným digitálnym pilierom na poskytovanie RIS v Únii. Členské štáty by mali určiť jeden alebo viacero príslušných orgánov, ktoré budú zodpovedné za prevádzku európskeho prostredia RIS. Uvedené príslušné orgány sa na účely prevádzky európskeho prostredia RIS považujú za prevádzkovateľov v zmysle vymedzenia v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 ([8]).

(12) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky na zavedenie európskeho prostredia RIS by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci s cieľom vytvoriť rámec na vývoj a fungovanie európskeho prostredia RIS. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ([9]).

(13) Komisia by nemala prijímať vykonávacie akty podľa tejto smernice, ak výbor uvedený v tejto smernici nevydá žiadne stanovisko, napríklad ak neexistuje kvalifikovaná väčšina na podporu stanoviska, či už kladného alebo záporného, a ak sa návrh vykonávacieho aktu nepredloží odvolaciemu výboru alebo ak odvolací výbor vydá záporné stanovisko. V súlade so zásadou lojálnej spolupráce by členské štáty a Komisia mali spolupracovať s cieľom urýchlene stanoviť potrebné prevádzkové charakteristiky, úlohy a postupy európskeho prostredia RIS.

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

([7]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1056 z 15. júla 2020 o elektronických údajoch o nákladnej doprave (Ú. v. EÚ L 249, 31.7.2020, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj).

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

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

(14) Spolupráca s tretími krajinami, najmä so susednými krajinami, je dôležitá na zabezpečenie prepojenia a interoperability medzi európskym prostredím RIS a vnútroštátnymi RIS týchto tretích krajín.

(15) Európske prostredie RIS by malo užívateľom RIS umožniť predkladať spätnú väzbu o uplatňovaní tejto smernice a zabezpečiť, aby sa takáto spätná väzba zaslala dotknutému členskému štátu. Členské štáty by mali zaviesť jednoduchý a prístupný postup vybavovania takejto spätnej väzby transparentným a nestranným spôsobom. Orgány členských štátov by mali spolupracovať pri vybavovaní spätnej väzby týkajúcej sa cezhraničných prvkov, ako sú nekompatibilné normy pri nahlasovaní informácií o plavidlách, keďže 75 % činností vnútrozemskej vodnej dopravy zahŕňa medzinárodné plavby. Analýza predmetu získanej spätnej väzby, ako aj jej frekvencia, umožňujú určiť rozsah súladu s touto smernicou, čím sa podporuje monitorovanie vykonávania prostredníctvom určenia oblastí, v ktorých možno vykonávanie zlepšiť. Je preto dôležité, aby sa tieto informácie zhromažďovali a každoročne poskytovali Komisii.

(16) Príprava technických predpisov by sa mala riadiť súborom zásad, najmä zásadami stanovenými v prílohe II k tejto smernici, s cieľom zabezpečiť riadne a harmonizované vykonávanie smernice 2005/44/ES. Uvedené zásady by mali obsahovať prehľad hlavných prvkov, ktoré by mal zahŕňať každý komponent RIS.

(17) Požiadavkami a technickými predpismi pre RIS by sa malo predovšetkým zabezpečiť: aby sa údaje RIS, ktoré predstavujú osobné údaje v zmysle nariadenia (EÚ) 2016/679, mohli spracúvať výhradne v súlade so systémom s komplexnou kontrolou prístupu založenou na právach, ktorý poskytuje určené funkcie; aby všetky príslušné orgány mohli mať okamžitý prístup k týmto údajom v súlade so svojimi príslušnými regulačnými právomocami; aby sa zaviedli vhodné technické a organizačné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby sa spracúvanie osobných údajov elektronickými prostriedkami mohlo vykonávať v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679 a nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1725 ([10]), a to aj na účely ochrany proti porušeniam ochrany osobných údajov; a aby sa spracúvanie citlivých obchodných informácií mohlo vykonávať spôsobom, ktorý rešpektuje dôvernosť týchto informácií.

(18) S cieľom zaistiť bezpečnú a optimálnu plavbu plavidiel na vnútrozemských vodných cestách by členské štáty mali poznať polohu všetkých plavidiel vnútrozemskej plavby, a to aj prostredníctvom použitia údajov automatických identifikačných systémov (AIS). Členské štáty by si takisto mali vymieňať informácie súvisiace s RIS s cieľom zvýšiť efektívnosť RIS a znížiť požiadavky týkajúce sa hlásení. Ak sa s prenosom informácií súvisiacich s RIS a ich výmenou na uvedené účely spája spracúvanie osobných údajov, ako napríklad spracúvanie mien alebo spracúvanie lokalizačných údajov, ak takéto spracúvanie umožňuje priamu alebo nepriamu identifikáciu osoby, členské štáty by mali zabezpečiť zákonnosť spracovania týchto osobných údajov v súlade s nariadením (EÚ) 2016/679 a v príslušných prípadoch so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES ([11]).

(19) S cieľom zabezpečiť, aby užívatelia RIS dostali potrebné informácie týkajúce sa plavby a plánovania plavby na vnútrozemských vodných cestách, a s prihliadnutím na vedecký a technický pokrok by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“), pokiaľ ide o zmenu minimálnych požiadaviek na údaje stanovených v prílohe I k smernici 2005/44/ES. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva ([12]). Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako expertom z členských štátov, a experti Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín expertov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

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

([11]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/58/ES z 12. júla 2002 týkajúca sa spracovávania osobných údajov a ochrany súkromia v sektore elektronických komunikácií (smernica o súkromí a elektronických komunikáciách) (Ú. v. ES L 201, 31.7.2002, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([12]) Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(20) Na Komisiu by sa mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 ZFEÚ, pokiaľ ide o zmenu prílohy III k smernici 2005/44/ES s cieľom poskytnúť primerané technické predpisy pre RIS v súlade so zásadami uvedenými v prílohe II k smernici 2005/44/ES a s cieľom chrániť záujmy Únie, ak je to náležite zdôvodnené vhodnou analýzou a ak neexistujú príslušné a aktuálne medzinárodné normy na zaistenie bezpečnosti plavby alebo ak by zmeny rozhodovacieho procesu Európskeho výboru pre vypracovanie noriem v oblasti vnútrozemskej plavby (ďalej len „CESNI“) alebo výsledok tohto procesu ohrozili záujmy Únie.

(21) Zo skúseností získaných pri vykonávaní smernice 2005/44/ES vyplýva, že dlhé obdobie na zavedenie a aktualizáciu technických predpisov, ktoré sú v nej stanovené, ovplyvnilo výkonnosť odvetvia. Je preto dôležité zmeniť proces, ktorým sa zavádzajú technické predpisy.

(22) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/1629 ([13]) sa zaviedol proces založený na technických predpisoch vypracovaných výborom CESNI. Výbor CESNI, ktorý funguje pod záštitou Ústrednej komisie pre plavbu na Rýne (CCNR) a je otvorený pre expertov zo všetkých členských štátov, zodpovedá za vypracovanie technických noriem v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy. Zo skúseností vyplýva, že výbor CESNI vypracoval a aktualizoval technické požiadavky na plavidlá vnútrozemskej plavby usporiadaným a včasným spôsobom. S ohľadom na odborné znalosti výboru CESNI a skúsenosti získané pri vykonávaní smernice (EÚ) 2016/1629 by sa podobný prístup mal uplatniť aj v súvislosti so smernicou 2005/44/ES.

(23) V záujme zaistenia vysokej úrovne bezpečnosti a efektívnosti vnútrozemskej plavby, zabezpečenia poskytovania RIS a zohľadnenia vedeckého a technického pokroku a ďalšieho vývoja v odvetví by odkaz na platné technické predpisy týkajúce sa RIS, konkrétne na európsku normu pre RIS (ES-RIS), mal tvoriť neoddeliteľnú súčasť smernice 2005/44/ES.

(24) Výbor pre kapitánske osvedčenia pre prepravu tovaru a cestujúcich vnútrozemskou vodnou dopravou uvedený v článku 11 smernice 2005/44/ES sa zrušuje. Namiesto neho by, ako výbor v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011, mal Komisii v súvislosti s RIS pomáhať výbor pre vnútrozemskú vodnú dopravu, ktorý má odborné znalosti v oblasti noriem a technických predpisov v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy. Touto smernicou sa navyše zavádzajú zmeny v článkoch 5 a 12 smernice 2005/44/ES týkajúce sa postupu výboru. Článok 11 smernice 2005/44/ES by sa preto mal zmeniť s cieľom zohľadniť uvedené zmeny.

(25) Na účely lepšej tvorby práva a zjednodušenia by malo byť možné odkazovať v smernici 2005/44/ES na medzinárodné normy bez toho, aby boli duplicitne uvedené v právnom rámci Únie.

(26) RIS sa v Únii zaviedli v roku 2005 a odvtedy členské štáty získali značné skúsenosti z ich vývoja a vykonávania. Okrem toho sú technické predpisy potrebné na fungovanie RIS zahrnuté v prílohe III k smernici 2005/44/ES. V tejto súvislosti by sa mal vypustiť článok 12 ods. 2 smernice 2005/44/ES. Navyše zmenou rozsahu pôsobnosti smernice 2005/44/ES tak, aby bola zameraná na sieť TEN-T, sa požiadavka na vykonávanie RIS vzťahuje na najvýznamnejšie vnútrozemské vodné cesty, čím sa vytvára spoľahlivá dopravná sieť. Preto by sa mal vypustiť článok 12 ods. 3 smernice 2005/44/ES.

(27) V súlade so zásadou proporcionality je v záujme dosiahnutia základného cieľa, ktorým je vytvorenie rámca na poskytovanie RIS v Únii, potrebné a vhodné stanoviť pravidlá týkajúce sa ich vytvorenia, prevádzky a technických predpisov. V súlade s článkom 5 ods. 4 Zmluvy o Európskej únii táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie sledovaných cieľov.

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

(28) V súlade s článkom 42 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1725 sa konzultovalo s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, ktorý vydal 20. marca 2024 svoje stanovisko.

(29) Smernica 2005/44/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Zmeny smernice 2005/44/ES

Smernica 2005/44/ES sa mení takto:

1. Článok 1 sa nahrádza takto:

„*Článok 1*

Predmet úpravy

1. Touto smernicou sa vytvára rámec pre zavádzanie a využívanie harmonizovaných riečnych informačných služieb (ďalej len ‚RIS') v Únii s cieľom podporiť vnútrozemskú vodnú dopravu na účely zvýšenia jej bezpečnosti, efektívnosti a udržateľnosti a umožnenia jej prepojenia s inými druhmi dopravy.

2. Táto smernica poskytuje rámec pre vypracovanie a ďalší rozvoj technických požiadaviek, predpisov a podmienok, ktoré zabezpečujú harmonizované, interoperabilné a prístupné RIS na vnútrozemských vodných cestách Únie a uľahčujú kontinuitu so službami riadenia prevádzky v iných druhoch dopravy prostredníctvom používania štandardizovaných rozhraní."

2. V článku 2 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Táto smernica sa vzťahuje na zavedenie a prevádzku RIS na všetkých vnútrozemských vodných cestách a vo všetkých vnútrozemských prístavoch členských štátov, ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete, ako sa stanovuje a uvádza v prílohách I a II k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 (*), a ktoré sú priamo prepojené s vnútrozemskými vodnými cestami a vnútrozemskými prístavmi iného členského štátu, ktoré sú súčasťou transeurópskej dopravnej siete, ako sa špecifikuje a uvádza v týchto prílohách.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1679 z 13. júna 2024 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, o zmene nariadenia (EÚ) 2021/1153 a nariadenia (EÚ) č. 913/2010 a o zrušení nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 (Ú. v. EÚ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj)."

3. V článku 3 sa dopĺňajú tieto písmená:

„i) ‚transeurópska dopravná sieť' alebo ‚TEN-T' sú vnútrozemské vodné cesty uvedené v mapách stanovených v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2024/1679;

j) ‚európsky systém správy referenčných údajov' alebo ‚ERDMS' je register (knižnica) s jednotným prístupovým bodom obsahujúci referenčné údaje a zoznamy kódov, ktoré sa používajú v aplikáciách IT v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy prevádzkované pod vedením Komisie; neobsahuje údaje o sieti, ktoré poskytuje členský štát v súlade s prílohami I a III;

k) ‚spoločný prístavný systém' je elektronická platforma na výmenu informácií medzi verejnými a súkromnými zainteresovanými stranami s cieľom zabezpečiť plynulé prístavné a logistické procesy;

l) ‚inteligentný systém infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest' je elektronická platforma, ktorá podporuje poloautomatizované a plne automatizované riadenie infraštruktúry vnútrozemskej vodnej dopravy v plavebných komorách a pri pohyblivých mostoch v rámci siete TEN-T a ktorú prevádzkujú verejné orgány na riadenie vnútrozemských vodných ciest;

m) ‚európske prostredie RIS' je elektronická platforma s jednotným prístupovým bodom založená na vnútroštátnych informáciách RIS, ktorá poskytuje technické a prevádzkové služby pre používateľov RIS a obsahuje odkazy na elektronické nahlasovanie podľa zásady ‚jedenkrát a dosť';

n) ‚vnútrozemský prístav' je prístav vnútrozemskej vodnej dopravy základnej siete TEN-T alebo súhrnnej siete TEN-T uvedený a kategorizovaný v prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2024/1679."

4. Článok 4 sa nahrádza takto:

„*Článok 4*

Zavedenie RIS

1. Členské štáty prijmú opatrenia potrebné na zavedenie RIS na vnútrozemských vodných cestách a vo vnútrozemských prístavoch patriacich do rozsahu pôsobnosti tejto smernice.

2. Členské štáty rozvíjajú RIS takým spôsobom, aby bola aplikácia RIS efektívna, šíriteľná a interoperabilná tak, aby mohla spolupracovať s inými aplikáciami RIS a so systémami pre iné druhy dopravy, a aby zároveň poskytovala rozhrania pre systémy riadenia dopravy a obchodné činnosti.

3. V záujme zavedenia RIS členské štáty:

a) zabezpečia, aby sa užívateľom RIS poskytli všetky relevantné údaje pre plavbu a plánovanie plavby na vnútrozemských vodných cestách; uvedené údaje o sieti, stanovené v prílohe I, sa priebežne aktualizujú a poskytujú sa prinajmenšom v prístupnom bežnom elektronickom formáte v súlade s prílohou III;

b) zabezpečia, aby pre všetky ich vnútrozemské vodné cesty a vnútrozemské prístavy siete TEN-T, okrem údajov uvedených v písmene a), mali užívatelia RIS k dispozícii elektronické plavebné mapy vhodné na účely plavby;

c) umožnia, pokiaľ si vnútroštátne alebo medzinárodné predpisy vyžadujú hlásenia z lodí, aby príslušné orgány dostávali elektronické hlásenia z lodí o všetkých požadovaných údajoch lodí; pri cezhraničnej doprave sa tieto údaje sprístupnia v plnom rozsahu príslušným orgánom susedného členského štátu pred príchodom plavidiel na hranicu;

d) zabezpečia, aby boli správy pre veliteľov lodí, vrátane informácií o vodnom stave alebo o maximálnom prípustnom ponore, a hlásení o ľadochode na vnútrozemských vodných cestách, poskytované ako štandardné kódované správy, ktoré sa dajú stiahnuť; štandardná správa obsahuje aspoň tie informácie, ktoré sú nevyhnutné pre bezpečnú plavbu a správy pre veliteľov lodí sa priebežne aktualizujú a poskytujú sa prinajmenšom v prístupnom bežnom elektronickom formáte v súlade s prílohou III;

e) zabezpečia, aby boli údaje o sieti v európskom prostredí RIS priebežne aktualizované, a to tým, že bezodkladne poskytnú všetky potrebné údaje o sieti v súlade s prílohami I a III;

f) zabezpečia, ak sú k dispozícii, aby sa prostredníctvom rozhraní vyhovujúcich technickým predpisom ustanoveným v súlade s bodom 7 prílohy II poskytovali v príslušných prípadoch do elektronických prostredí na výmenu informácií zriadených na základe práva Únie a používaných v iných druhoch dopravy aspoň informácie týkajúce sa premávky;

g) zabezpečia, aby boli sprístupnené štandardizované rozhrania v súlade s prílohami II a III k tejto smernici pre spoločné prístavné systémy vnútrozemských prístavov vrátane, ak sú k dispozícii, aktuálnych informácií o dostupnosti kotvísk a o infraštruktúre pre alternatívne palivá, a najmä o zariadeniach požadovaných podľa článku 10 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 (*);

h) zabezpečia, aby boli sprístupnené štandardizované rozhrania v súlade s prílohami II a III pre ostatné inteligentné systémy infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest na účely riadenia premávky na vnútrozemských vodných cestách.

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

4. Príslušné orgány členských štátov zriadia centrá RIS v súlade s regionálnymi potrebami.

5. Členské štáty spoločne vytvárajú, spravujú, prevádzkujú, používajú a udržiavajú európske prostredie RIS, ktoré poskytuje služby súvisiace s plavebnou dráhou, infraštruktúrou, premávkou a dopravou, a poskytujú potrebné údaje. Európske prostredie RIS je dostupné pre všetkých užívateľov RIS a predstavuje hlavnú platformu na výmenu informácií súvisiacich s RIS. Obsahuje rozhrania na prepojenie so systémami iných druhov dopravy a vnútrozemských prístavov. Členské štáty určia jeden alebo viacero príslušných orgánov zodpovedných za prevádzku európskeho prostredia RIS. Európske prostredie RIS umožňuje, aby doňho prispievali tretie krajiny, ktorých vodné cesty sú pripojené k európskej sieti vnútrozemských vodných ciest a ktoré sú ochotné spolupracovať a poskytovať svoje údaje o sieti za predpokladu, že údaje majú rovnakú kvalitu a formát ako údaje členských štátov a že dodržiavajú rovnakú úroveň kybernetickej bezpečnosti a ochrany údajov.

6. Komisia prijme vykonávacie akty, ktorými stanoví prevádzkové charakteristiky, úlohy a postupy európskeho prostredia RIS a v ktorých určí jeho prevádzkovateľa, a to na základe zásad týkajúcich sa technických predpisov RIS uvedených v bode 6 prílohy II, aby sa zabezpečilo ich jednotné vykonávanie v celej Únii. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 11 ods. 2.

7. Na používanie automatického identifikačného systému (ďalej len ‚AIS‘) sa vzťahuje Regionálna dohoda o rádiokomunikačnej službe na vnútrozemských vodných cestách (RAINWAT) uzavretá v Bukurešti 12. apríla 2012 v rámci Rádiokomunikačného poriadku Medzinárodnej telekomunikačnej únie (ITU).

8. Členské štáty v spolupráci s Úniou vo vhodných prípadoch nabádajú veliteľov lodí, prevádzkovateľov, sprostredkovateľov alebo vlastníkov plavidiel, ktoré sa plavia na ich vnútrozemských vodných cestách, lodných odosielateľov alebo vlastníkov nákladu na palube týchto plavidiel, aby plne využívali služby, ktoré sú im na základe tejto smernice k dispozícii.

9. Komisia prijme vhodné opatrenia na overenie interoperability, spoľahlivosti, dostupnosti a bezpečnosti RIS.

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

5. Článok 5 sa nahrádza takto:

„*Článok 5*

Technické predpisy

1. S cieľom podporiť RIS a zabezpečiť interoperabilitu služieb v súlade s článkom 4 ods. 2 sa uplatňujú technické predpisy uvedené v prílohe III v súlade so zásadami stanovenými v prílohe II a vzťahujú sa najmä na tieto oblasti:

a) elektronický mapový zobrazovací a informačný systém pre vnútrozemskú plavbu (vnútrozemský systém ECDIS);

b) elektronické hlásenia z lodí;

c) správy pre veliteľov lodí;

d) systémy lokalizácie plavidiel a sledovania ich dráhy;

e) zlučiteľnosť zariadenia potrebného na využívanie RIS;

f) prevádzka európskeho prostredia RIS;

g) prepojenie a výmena informácií s databázami Únie (ERDMS);

h) štandardizované rozhranie pre platformy IT iných druhov dopravy;

i) štandardizované rozhranie medzi európskym prostredím RIS a spoločnými prístavnými systémami vnútrozemských prístavov a medzi európskym prostredím RIS a inteligentnými systémami infraštruktúry vnútrozemských vodných ciest;

j) údaje týkajúce sa plavby a plánovania plavby na vnútrozemských vodných cestách.“

6. Článok 6 sa nahrádza takto:

„*Článok 6*

Určovanie polohy zo satelitov

Na účely RIS, ktoré vyžadujú presné určovanie polohy, sa odporúča používať satelitné systémy určovania polohy a navigácie, ako sú navigačné služby poskytované systémom Galileo, vrátane služby vysokej presnosti a otvorenej služby na autentifikáciu navigačných správ a Európskej prekryvnej služby geostacionárnej navigácie (EGNOS) uvedených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/696 (*). Na účely aplikácií a služieb využívajúcich údaje získané pozorovaním Zeme sa odporúča využívanie údajov, informácií a služieb programu Copernicus.

(*) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2021/696 z 28. apríla 2021, ktorým sa zriaďuje Vesmírny program Únie a Agentúra Európskej únie pre vesmírny program a ktorým sa zrušujú nariadenia (EÚ) č. 912/2010, (EÚ) č. 1285/2013 a (EÚ) č. 377/2014 a rozhodnutie č. 541/2014/EÚ (Ú. v. EÚ L 170, 12.5.2021, s. 69, ELI: ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj).“

7. Článok 8 sa nahrádza takto:

„*Článok 8*

Príslušné orgány

Členské štáty určia príslušné orgány zodpovedné za aplikáciu RIS, za medzinárodnú výmenu údajov, za prevádzku európskeho prostredia RIS a za vybavovanie spätnej väzby od užívateľov RIS. Členské štáty uvedené určené orgány oznámia Komisii do 17. januára 2029.“

8. Vkladá sa tento článok:

„*Článok 8a*

Mechanizmus spätnej väzby

1. Každý členský štát zabezpečí, aby bol zavedený účinný, jednoduchý a prístupný postup na vybavovanie spätnej väzby od užívateľov RIS vyplývajúcu z uplatňovania tejto smernice, ktorý podľa možnosti vychádza z existujúcich štruktúr.

2. Spätná väzba od užívateľov RIS sa vybavuje spôsobom, ktorý zabraňuje konfliktom záujmov. Vybavovanie spätnej väzby je nestranné a transparentné a náležite sa pri ňom dodržiava právo slobodne vykonávať obchodnú činnosť.

3. Spätná väzba od užívateľov RIS sa predkladá prostredníctvom európskeho prostredia RIS a zasiela sa relevantným členským štátom. Členské štáty zabezpečia, aby užívatelia RIS a ďalšie relevantné zainteresované strany boli informovaní o tom, kde a ako predložiť spätnú väzbu.

4. Členské štáty zabezpečia, aby sa spätná väzba od užívateľov RIS vybavovala včas a vhodným spôsobom a aby sa informácie o jej následných opatreniach poskytovali prostredníctvom európskeho prostredia RIS.

5. Európske prostredie RIS každoročne informuje Komisiu o množstve získanej spätnej väzby a o tom, ako sa spätná väzba vybavila.“

9. Článok 9 sa nahrádza takto:

„*Článok 9*

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

1. Členské štáty v súlade s platným právom Únie a vnútroštátnym právom prijmú potrebné technické a organizačné opatrenia s cieľom chrániť informácie a záznamy RIS pred nežiaducimi udalosťami alebo zneužitím vrátane neoprávneného prístupu k nim, ich zmeny alebo straty a zabezpečiť dôvernosť obchodných a iných citlivých informácií, ktoré sa vymieňajú podľa tejto smernice.

2. Údaje, ktoré predstavujú osobné údaje v zmysle vymedzenia v článku 4 bode 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 (*), sa môžu spracúvať na základe tejto smernice, len pokiaľ je takéto spracúvanie potrebné na prevádzku aplikácií RIS, s cieľom zabezpečiť harmonizované, interoperabilné a prístupné RIS na vnútrozemských vodných cestách v Únii a uľahčiť vytváranie štandardizovaných rozhraní so službami riadenia prevádzky iných druhov dopravy.

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

10. Článok 10 sa nahrádza takto:

„*Článok 10*

Delegované právomoci

1. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 10a s cieľom zmeniť prílohu I prostredníctvom aktualizácie a revízie minimálnych požiadaviek na údaje so zreteľom na skúsenosti získané pri uplatňovaní tejto smernice a s prihliadnutím na technický pokrok pri vývoji technológií a aplikácií RIS.

2. Ak neexistujú príslušné a aktuálne technické predpisy alebo ak technické predpisy vypracované Európskym výborom pre vypracovanie noriem v oblasti vnútrozemskej plavby (ďalej len ‚CESNI‘) nevyhovujú žiadnym platným požiadavkám stanoveným v prílohe II, prípadne ak by zmeny rozhodovacieho procesu výboru CESNI alebo iných prvkov normy ohrozili záujmy Únie, a za predpokladu náležitého zdôvodnenia vhodnou analýzou, Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 10a na účely zmeny prílohy III s cieľom poskytnúť príslušné technické predpisy založené na zásadách uvedených v prílohe II.“

11. Článok 10a sa mení takto:

a) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 10 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 1. januára 2026. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.“;

b) odsek 6 sa nahrádza takto:

„6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 10 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.“

12. Článok 11 sa nahrádza takto:

„*Článok 11*

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor pre vnútrozemskú vodnú dopravu. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 (*).

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

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

13. V článku 12 sa vypúšťajú odseky 2 a 3.

14. Vkladá sa tento článok:

„*Článok 12a*

Monitorovanie

Komisia monitoruje zavedenie RIS v Únii a Európskemu parlamentu a Rade o tom predloží správu do 3. januára 2034. Správa obsahuje analýzu vplyvu tejto smernice na úroveň integrácie vnútrozemskej vodnej dopravy do celkového logistického reťazca a preskúma potenciál nových digitálnych nástrojov na zvýšenie efektívnosti v celej sieti vnútrozemských vodných ciest TEN-T.“

15. Príloha I k smernici 2005/44/ES sa nahrádza znením uvedeným v prílohe I k tejto smernici.

16. Príloha II k smernici 2005/44/ES sa nahrádza znením uvedeným v prílohe II k tejto smernici.

17. Text uvedený v prílohe III k tejto smernici sa dopĺňa ako príloha III k smernici 2005/44/ES.

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty, ktoré majú vnútrozemské vodné cesty a vnútrozemské prístavy patriace do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 2. januára 2029. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

2. Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.

3. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátneho práva, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 4

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom, ktoré majú vnútrozemské vodné cesty spadajúce pod článok 2 smernice 2005/44/ES.

V Štrasburgu 26. novembra 2025

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predsedníčka	*predsedníčka*
R. METSOLA	M. BJERRE

PRÍLOHA I

„PRÍLOHA I

MINIMÁLNE POŽIADAVKY NA ÚDAJE

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

a) os vodnej cesty s určením kilometrovníka;

b) obmedzenia plavidiel alebo zostáv z hľadiska dĺžky, šírky, ponoru a podjazdovej výšky mostov;

c) prevádzkové časy objektov obmedzujúcich plavbu, najmä plavebných komôr a mostov;

d) predpokladané časy čakania pri mostoch, plavebných komorách a vo vnútrozemských prístavoch, a to v reálnom čase, ak sú príslušné údaje k dispozícii;

e) poloha prístavov a prekladísk;

f) referenčné údaje z vodomerných staníc vzťahujúce sa k plavbe;

g) poloha a, ak je príslušný údaj k dispozícii, aktuálna dostupnosť infraštruktúry pre alternatívne palivá vrátane pobrežného zásobovania elektrickou energiou.

Poskytnuté informácie musia byť priebežne aktualizované a, ak sú príslušné informácie k dispozícii, musia zachytávať situáciu v reálnom čase.“.

PRÍLOHA II

„PRÍLOHA II

ZÁSADY TECHNICKÝCH PREDPISOV RIS

1. Všeobecné zásady

Technické predpisy RIS musia dodržiavať tieto všeobecné zásady:

a) určenie technických požiadaviek pre plánovanie, zavedenie a prevádzkové využitie služieb a súvisiacich systémov;

b) štruktúra a organizácia RIS;

c) odporúčania pre plavidlá na zapojenie do RIS, aby sa podieľali na využívaní jednotlivých služieb a na postupnom rozvoji RIS.

2. Elektronický mapový zobrazovací a informačný systém pre vnútrozemskú plavbu (vnútrozemský systém ECDIS)

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

a) zlučiteľnosť s elektronickým námorným mapovým zobrazovacím a informačným systémom (námorný systém ECDIS), aby sa uľahčila plavba plavidiel vnútrozemskej plavby v zónach pre zmiešanú plavbu v ústiach riek a riečno-morskú plavbu;

b) špecifikácia minimálnych požiadaviek pre zariadenia vnútrozemského systému ECDIS, ako aj minimálny obsah elektronických plavebných máp so zreteľom na bezpečnosť plavby, a to najmä:

i) vysoký stupeň spoľahlivosti a dostupnosti používaných zariadení vnútrozemského systému ECDIS;

ii) odolnosť zariadení vnútrozemského systému ECDIS voči podmienkam prostredia typickým na palube plavidla, s vylúčením akéhokoľvek zníženia kvality alebo spoľahlivosti;

iii) zahrnutie všetkých druhov geografických objektov, napríklad hraníc plavebných dráh, nábrežných konštrukcií, majákov, ktoré sú potrebné na bezpečnú plavbu, do elektronických plavebných máp;

iv) sledovanie elektronickej plavebnej mapy s prekrytím obrazu radaru pri kormidlovaní plavidla;

c) zahrnutie aktuálnych informácií o hĺbke na plavebnej dráhe v elektronickej plavebnej mape a zobrazenie takýchto informácií vo vzťahu k vopred stanovenej alebo aktuálnej výške hladiny vody;

d) zahrnutie doplňujúcich informácií, napríklad informácií ďalších strán okrem príslušných orgánov, v elektronickej plavebnej mape a zobrazenie takýchto informácií vo vnútrozemskom systéme ECDIS bez vplyvu na informácie, ktoré sú potrebné na bezpečnú plavbu;

e) dostupnosť elektronických plavebných máp pre užívateľov RIS;

f) dostupnosť údajov určených pre elektronické plavebné mapy pre všetkých výrobcov aplikácií, vo vhodných prípadoch za primeraný poplatok zohľadňujúci náklady;

g) zahrnutie aktuálnych informácií o čase čakania pri plavebných komorách, pri mostoch a vo vnútrozemských prístavoch a zobrazenie takýchto informácií vo vnútrozemskom systéme ECDIS bez vplyvu na informácie, ktoré sú potrebné na bezpečnú plavbu.

3. Elektronické hlásenia z lodí

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

a) uľahčenie elektronickej výmeny údajov medzi príslušnými orgánmi členských štátov, medzi účastníkmi vnútrozemskej, ako aj námornej dopravy a multimodálnej dopravy, ak je v nej zahrnutá aj vnútrozemská plavba;

b) používanie štandardizovanej notifikačnej dopravnej správy v hláseniach loď – príslušný orgán, príslušný orgán – loď a príslušný orgán – príslušný orgán s cieľom dosiahnuť kompatibilitu s námornou dopravou;

c) používanie medzinárodne uznávaného zoznamu kódov a klasifikácií, s možnosťou doplnenia o dodatočné potreby vnútrozemskej plavby;

d) používanie jednotného európskeho identifikačného čísla plavidla.

4. Správy pre veliteľov lodí

Technické predpisy pre správy pre veliteľov lodí v súlade s článkom 5, najmä pokiaľ ide o informácie o plavebnej dráhe, informácie o premávke a riadení premávky, ako aj plánovanie plavby na vnútrozemských vodných cestách, musia dodržiavať tieto zásady:

a) štandardizovaná štruktúra údajov s použitím vopred definovaných textových modulov, vo veľkej miere kódovaná s cieľom umožniť automatický preklad najdôležitejšieho obsahu do iných jazykov a uľahčiť integráciu správ pre veliteľov lodí do systémov na plánovanie plavby;

b) zlučiteľnosť štandardizovanej štruktúry údajov so štruktúrou údajov vnútrozemského systému ECDIS s cieľom uľahčiť integráciu správ pre veliteľov lodí vo vnútrozemskom systéme ECDIS;

c) zosúladenie s technickými predpismi pre plavbu a plánovanie plavby na vnútrozemských vodných cestách s cieľom zabezpečiť súdržnosť poskytnutých informácií.

5. Systémy lokalizácie plavidiel a sledovania ich dráhy

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

a) špecifikácia požiadaviek na systémy a štandardných správ, ako aj postupov tak, aby boli poskytované automatizovaným spôsobom;

b) rozlíšenie systémov vhodných pre požiadavky na informácie o momentálnej plavebnej situácii od systémov vhodných pre požiadavky na strategické informácie o plavebnej situácii, oba so zreteľom na presnosť polohy a požadovanú rýchlosť aktualizácie;

c) opis príslušných technických systémov lokalizácie plavidiel a sledovania ich dráhy ako vnútrozemský systém AIS (vnútrozemský automatický identifikačný systém);

d) zlučiteľnosť formátov údajov s námorným systémom AIS.

6. Prevádzkové zásady európskeho prostredia RIS

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

a) fungovanie ako jednotné digitálne kontaktné miesto pre vnútrozemskú plavbu;

b) harmonizované jednotné prístupové miesto pre aktuálne informácie, a pokiaľ možno v reálnom čase, o stave plavebnej dráhy pre bezpečnú a udržateľnú plavbu, plánovanie plavby a prevádzku prístavov v rámci siete TEN-T;

c) umožnenie multimodálnych dopravných reťazcov a zároveň zabezpečenie primeranej úrovne ochrany údajov;

d) vysoká úroveň presnosti údajov pre plynulú výmenu údajov medzi príslušnými užívateľmi RIS v rámci siete TEN-T (v Únii a mimo nej);

e) používateľsky ústretové rozhranie s použiteľnými, užitočnými a praktickými funkciami, ako je schopnosť ukladať a uchovávať profily;

f) harmonizovaný jednotný bod na podávanie hlásení v súlade so zásadou ‚jedenkrát a dosť', a to aj pre medzinárodné cesty;

g) prepojenie s ďalšími systémami využívajúcimi informačné, komunikačné, navigačné technológie alebo technológie na určovanie polohy/lokalizačné technológie na efektívne riadenie infraštruktúry, mobility a dopravy v sieti TEN-T a na poskytovanie služieb s pridanou hodnotou občanom a prevádzkovateľom vrátane systémov na bezpečné, zabezpečené, ekologické a kapacitne efektívne používanie siete TEN-T;

h) zber a nahlasovanie anonymizovaných a súhrnných údajov o používaní, ktoré sa môžu využiť na monitorovanie vykonávania RIS a medzi ktoré patrí aspoň počet užívateľov RIS, dostupnosť údajov v európskom prostredí RIS, prepojenie s inými digitálnymi systémami alebo platformami a počet výmen informácií s nimi;

i) zabezpečenie kybernetickej bezpečnosti.

7. Dostupnosť údajov pre iné digitálne systémy alebo platformy

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

a) vychádzajú z funkcií poskytovaných európskym prostredím RIS;

b) uľahčenie elektronickej výmeny údajov medzi technológiami RIS a databázami a systémami používanými v rámci iných druhov dopravy, a to prostredníctvom primeraných dátových prepojení a rozhraní;

c) špecifikácia požiadaviek na iné digitálne systémy alebo platformy, ako aj postupov na automatizovanú výmenu údajov;

d) výmena informácií v reálnom čase, najmä v prípade údajov rozhodujúcich z časového hľadiska;

e) zaistenie bezpečnej výmeny informácií v súlade so systémom s komplexnou kontrolou prístupu založenou na právach;

f) príprava na systémový rámec výmeny, ktorým sa podľa potreby umožní budúci vývoj a prepojenia s ďalšími systémami, vrátane výmen s budúcim európskym dátovým priestorom pre mobilitu a inými systémami, ktoré sú určené na podporu inovácií v multimodálnej doprave.

8. Údaje pre plavbu a plánovanie plavby na vnútrozemských vodných cestách

Technické predpisy pre údaje pre plavbu a plánovanie plavby na vnútrozemských vodných cestách v súlade s článkom 5 musia dodržiavať tieto zásady:

a) poskytovanie aktuálnych informácií v pravidelných intervaloch a prinajmenšom vtedy, keď nastanú významné zmeny situácie na plavebnej dráhe, ktoré môžu ovplyvniť plavbu;

b) uvedenie aspoň týchto informácií:

i) predpokladané časy čakania pri plavebných komorách, pri (pohyblivých) mostoch a vo vnútrozemských prístavoch;

ii) údaje o európskej sieti vodných ciest, ktoré sú potrebné pre plavbu a plánovanie plavby na vnútrozemských vodných cestách a ktoré pokrývajú aspoň minimálne požiadavky na údaje uvedené v prílohe I;

iii) vodný stav, najnižšia nameraná hĺbka, podjazdová výška mostov, stav hatí, ak blokujú plavbu, režim, predpovedaný vodný stav, predpokladaná najnižšia nameraná hĺbka;

iv) situácia týkajúca sa zámrazy a súvisiaca splavnosť alebo iné varovania pred extrémnym počasím;

v) prevádzkové hodiny plavebných komôr, (pohyblivých) mostov, vnútrozemských prístavov;

c) poskytovanie informácií prostredníctvom vnútrozemského systému ECDIS, správ pre veliteľov lodí a európskeho prostredia RIS, v závislosti od prípadu.“.

PRÍLOHA III

„PRÍLOHA III

TECHNICKÉ PREDPISY PRE RIS

Technickými predpismi platnými pre RIS sú predpisy stanovené v najnovšom vydaní európskej normy pre riečne informačné služby (norma ES-RIS) prijatej výborom CESNI.“.