

EIROPAS PARLAMENTS

2004



2009

Sesijas dokuments

GALĪGAIS
A6-0055/2004

1.12.2004

*****I**

ZIŅOJUMS

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par saskaņotiem upju satiksmes informācijas pakalpojumiem Kopienas iekšējos ūdensceļos (KOM(2004)0392 – C6-0042/2004 – 2004/0123(COD))

Transporta un tūrisma komiteja

Referente: *Renate Sommer*

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums

- * Apspriežu procedūra
nodoto balsu vairākums
- **I Sadarbības procedūra (pirmais lasījums)
nodoto balsu vairākums
- **II Sadarbības procedūra (otrais lasījums)
*nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopējo nostāju
Parlamenta deputātu vairākums, lai noraidītu vai grozītu kopējo
nostāju*
- *** Piekrišanas procedūra
*Parlamenta deputātu vairākums, izņemot gadījumus, kas minēti
EK līguma 105., 107., 161. un 300. pantā un ES līguma 7. pantā*
- ***I Koplēmuma procedūra (pirmais lasījums)
nodoto balsu vairākums
- ***II Koplēmuma procedūra (otrais lasījums)
*nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopējo nostāju
Parlamenta deputātu vairākums, lai noraidītu vai grozītu kopējo
nostāju*
- ***III Koplēmuma procedūra (trešais lasījums)
nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopīgo projektu

(Norādīto procedūru izvēlas atkarībā no Komisijas ierosinātā juridiskā pamata)

Grozījumi normatīvā tekstā

Parlamenta grozījumos izmaiņas ir ***treknā slīprakstā***. Teksts parastā slīprakstā tehniskajiem dienestiem norāda tās normatīvā teksta daļas, kurās ir ierosināti labojumi galīgajam teksta variantam (piemēram, nepārprotami kļūdainas teksta daļas vai to izlaidumi kādā no valodām). Šie labojumu ierosinājumi jāapstiprina attiecīgajiem tehniskajiem dienestiem.

SATURS

	Lpp.
EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS	5
PASKAIDROJUMS	19
RŪPNIECĪBAS, PĒTNIECĪBAS UN ENERĢĒTIKAS KOMITEJAS ATZINUMS.....	23
PROCEDŪRA	27

EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par saskaņotiem upju satiksmes informācijas pakalpojumiem Kopienas iekšējos ūdensceļos
(KOM(2004)0392 – C6-0042/2004 – 2004/0123(COD))

(Koplēmuma procedūra, pirmais lasījums)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (KOM(2004)0392) ¹,
 - ņemot vērā EK līguma 251. panta 2. punktu un 71. panta 1. punktu, saskaņā ar kuriem Komisija iesniedza priekšlikumu Parlamentam (C6–0042/2004),
 - ņemot vērā Reglamenta 67. pantu,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu un Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejas atzinumu (A6–0055/2004),
1. apstiprina grozīto Komisijas priekšlikumu;
 2. prasa Komisijai vēlreiz ar Parlamentu apspriesties, ja tā ir paredzējusi šo priekšlikumu būtiski grozīt vai to aizstāt ar citu tekstu;
 3. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei un Komisijai.

Komisijas ierosinātais teksts

Parlamenta izdarītie grozījumi

Grozījums Nr. 1
2.a apsvērums (jauns)

2a) drošības apsvērumu dēļ un nolūkā veikt saskaņošanu Eiropas mērogā šādu kopīgo prasību un tehnisko specifikāciju saturs jāizstrādā, pamatojoties uz darbu, ko šajā jomā ir veikušas attiecīgās starptautiskās organizācijas, piemēram, Starptautiskā kuģošanas asociācija (PIANC), Reinas kuģošanas centrālā komisija (CCRN) un ANO Eiropas Ekonomikas komisija (UNECE);

¹ OV vēl nav publicēts.

Pamatojums

Darbs, ko minētās organizācijas jau ir veikušas, RIS nodrošina vērtīgu pamatu. Ir svarīgi izvairīties no dubulta darba, kas rada neefektivitāti un sajukumu.

Grozījums Nr. 2
2.b apsvērums (jauns)

2b) upju satiksmes informācijas pakalpojumiem (RIS) jābūt ne tikai savstarpēji izmantojamām sistēmām, bet to pamatā jābūt atklātiem un publiskiem standartiem, kas ir pieejami visiem sistēmas piegādātājiem un lietotājiem bez diskriminācijas;

Pamatojums

Dažādajiem upju informācijas pakalpojumiem jāatbilst nediskriminēšanas, godīgas konkurences un pieejamības principiem, kas sekmēs arī sistēmas efektivitāti.

Grozījums Nr. 3
4. apsvērums

4) upju ***satiksmes informācijas pakalpojumu (RIS)*** attīstības pamatā jābūt tādiem mērķiem kā iekšzemes kuģošanas drošums, ***drošība***, efektivitāte un ekoloģiskais nekaitīgums, kurus īsteno ar tādiem uzdevumiem kā satiksmes un transporta vadība, vides un infrastruktūras aizsardzība, kā arī īpašu noteikumu piemērošana;

4) *RIS* attīstības pamatā jābūt tādiem mērķiem kā iekšzemes kuģošanas drošums, efektivitāte un ekoloģiskais nekaitīgums, kurus īsteno ar tādiem uzdevumiem kā satiksmes un transporta vadība, vides un infrastruktūras aizsardzība, kā arī īpašu noteikumu piemērošana;

Pamatojums

Ir lieki nepārprotami noteikt drošību par RIS mērķi. Tas nav starptautisko organizāciju attiecīgā darba mērķis, uz kuru ir nepārprotami paredzēts pamatoties. Šis mērķis ir vairāk saistīts ar cilvēkiem, nevis satiksmi un transportu, un tādēļ šajā kontekstā nav atbilstošs.

Grozījums Nr. 4
6. apsvēruma

6) tehnisko specifikāciju noteikšanā jāiekļauj tādas sistēmas kā elektroniskās navigācijas kartes, kuģu elektroniskie ziņojumi, paziņojumi kapteiņiem, kuģošanas līdzekļu lokalizācija un līdzsekošana;

6) tehnisko specifikāciju noteikšanā jāiekļauj tādas sistēmas kā elektroniskās navigācijas kartes, kuģu elektroniskie ziņojumi, paziņojumi kapteiņiem, kuģošanas līdzekļu lokalizācija un līdzsekošana, **kā arī obligāta Eiropas vienotās kuģošanas līdzekļu identifikācijas numuru sistēma;**

Pamatojums

Eiropā joprojām nav vienotas kuģošanas līdzekļu identifikācijas numuru sistēmas, un līdz šim tiek izmantotas dažādas sistēmas. Tomēr Eiropas vienotās kuģošanas līdzekļu identifikācijas numuru sistēmas izmantošana ir svarīgs priekšnosacījums ātrai un pareizai kuģošanas līdzekļu identifikācijai un līdz ar to arī RIS veiksmīgai darbībai.

Grozījums Nr. 5
6.a apsvēruma (jauns)

6a) dalībvalstu pienākums ir mudināt izmantotājus ievērot procedūras un prasības attiecībā uz iekārtām. Īpaša uzmanība jāpievērš tam, ka īstenošanas izmaksas ir salīdzinoši lielākas maziem un vidējiem uzņēmumiem;

Pamatojums

Ar direktīvu ir noteikts, ka dalībvalstu pienākums ir veikt vajadzīgos pasākumus, lai mudinātu izmantotājus ievērot procedūras un prasības attiecībā uz iekārtām. Tā kā īstenošana būs nesamērīgi grūta maziem un vidējiem uzņēmumiem, dalībvalstīm jāpievērš īpaša uzmanība to vajadzībām.

Grozījums Nr. 6
7. apsvēruma

7) *RIS* ieviešana ietvers personas datu apstrādi. Šāda apstrāde **būtu** jāveic saskaņā ar Eiropas noteikumiem, kā tie ir izklāstīti cita starpā Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīvā 95/46/EK

7) *RIS* ieviešana ietvers personas datu apstrādi. Šāda apstrāde jāveic saskaņā ar Eiropas noteikumiem, kā tie ir izklāstīti cita starpā Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīvā 95/46/EK

par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 12. jūlija Direktīvā 2002/58/EK par personas datu apstrādi un privātās dzīves aizsardzību elektronisko komunikāciju nozarē;

par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 12. jūlija Direktīvā 2002/58/EK par personas datu apstrādi un privātās dzīves aizsardzību elektronisko komunikāciju nozarē. **RIS ieviešana nedrīkst radīt ar tirgus dalībniekiem saistītu saimnieciski jutīgu datu nekontrolētu apstrādi. Tādēļ jānodrošina, ka saimnieciski jutīgus datus, kas ir saistīti ar ostu pārvaldēm un operatoriem, flotes vadītājiem, kravas nosūtītājiem, fraktētājiem un kuģošanas sabiedrībām, neietver obligātajā datu apstrādē;**

Pamatojums

Datu apstrāde jāveic, pamatojoties uz spēkā esošajiem tiesību aktiem. Komisijas teksts šeit ir pārāk nekonkrēts. Turklāt RIS var būt veiksmīgi tikai tad, ja tirgus dalībnieki būs pārliecināti, ka saimnieciski jutīgi dati nebūs publiski pieejami.

Grozījums Nr. 7 7.a apsvēruma (jauns)

7a) lai nodrošinātu RIS ieviešanu visā Eiropā, dalībvalstīm sadarbībā ar Komisiju jāpalīdz iekšzemes ūdensceļu nozarei sasniegt šajā direktīvā noteiktās prasības un jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai nozare varētu gūt iespējami lielāku labumu no RIS;

Pamatojums

RIS ieviešana ietver daudzas dažādās izmaksas saistībā ar iekšzemes navigāciju (programmatūra, aparatūra utt.) Tā kā šajā nozarē ir daudzi mazi un vidēji uzņēmumi, kuru ieguldījumu iespējas ir ierobežotas, dalībvalstīm un Komisijai ir atbilstoši jāatbalsta RIS pakalpojumu ieviešana.

Grozījums Nr. 8

1. panta 1. punkts

Ar šo direktīvu izveido pamatu saskaņotu upju satiksmes informācijas pakalpojumu (*RIS*) izvēršanai un izmantošanai Kopienā, lai atbalstītu iekšzemes ūdensceļu transportu ar mērķi uzlabot drošumu, **drošību**, efektivitāti un ekoloģisko nekaitīgumu, kā arī atvieglotu **sasaisti** ar citiem transporta veidiem.

Ar šo direktīvu izveido pamatu saskaņotu upju satiksmes informācijas pakalpojumu (*RIS*) izvēršanai un izmantošanai Kopienā, lai atbalstītu iekšzemes ūdensceļu transportu ar mērķi uzlabot drošumu, efektivitāti un ekoloģisko nekaitīgumu, kā arī atvieglotu **sasaistes** ar citiem transporta veidiem.

Pamatojums

Sk. grozījumu, kas attiecas uz 4. apsvērumu.

*Ir lieki nepārprotami noteikt drošību par *RIS* mērķi. Šis mērķis ir vairāk saistīts ar cilvēkiem, nevis satiksmi un transportu, un tādēļ šajā kontekstā nav atbilstošs.*

Grozījums Nr. 9

2. panta 1. punkts

1. Šī direktīva attiecas uz *RIS* īstenošanu un darbību visos iekšzemes ūdensceļos, kas ir IV **un augstākās klases ūdensceļi saskaņā Eiropas iekšējo ūdensceļu klasifikāciju, kura noteikta ANO Eiropas Ekonomikas komisijas 1992. gada 12. novembra Rezolūcijā Nr. 30**, kā arī ostās, kuras minētas Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 22. maija Lēmumā Nr. 1346/2001/EK, ar ko groza Lēmumu Nr. 1692/96/EK attiecībā uz jūras ostām, iekšējām ostām un kombinētā transporta termināliem un III pielikuma 8. projektu.

1. Šī direktīva attiecas uz *RIS* īstenošanu un darbību visos **dalībvalstu** iekšzemes ūdensceļos, kas ir IV **un augstākās klases ūdensceļi un kas ar IV vai augstākās klases ūdensceļu ir saistīti ar citas dalībvalsts IV vai augstākās klases ūdensceļu**, kā arī ostās, kuras **atrodas uz šādiem ūdensceļiem**, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes 2001. gada 22. maija Lēmumā Nr. 1346/2001/EK, ar ko groza Lēmumu Nr. 1692/96/EK attiecībā uz jūras ostām, iekšējām ostām un kombinētā transporta termināliem un III pielikuma 8. projektu. **Šajā direktīvā piemēro Eiropas iekšzemes ūdensceļu klasifikāciju, kas noteikta ANO Eiropas Ekonomikas komisijas 1992. gada 12. novembra Rezolūcijā Nr. 30.**

Pamatojums

Izslēdz no direktīvas darbības jomas izolētus tīklus, kas ar IV klases ūdensceļu nav saistīti ar citas dalībvalsts tīklu.

Grozījums Nr. 10
2. panta 1.a punkts (jauns)

1.a Dalībvalsts var iekļaut šīs direktīvas darbības jomā iekšzemes ostas, kas nav minētas 1. pantā, iesniedzot pieprasījumu 8. pantā minētajai kompetentajai valsts iestādei.

Pamatojums

Mazākas ostas pēc definīcijas nedrīkstētu būt izslēgtas no RIS darbības jomas.

Grozījums Nr. 11
2. panta 2. punkts

2. Dalībvalsts pēc apspriešanās ar Komisiju ***svītrots*** drīkst šīs direktīvas piemērošanu neattiecināt uz valsts ūdensceļiem, kas ar IV vai augstākas klases ūdensceļu nav saistīti citas dalībvalsts kuģojamu tīklu.

Pamatojums

Šo noteikumu var neiekļaut, ja saskaņā ar 1. punktu izolēti tīkli ir izslēgti no direktīvas darbības jomas.

Grozījums Nr. 12
3. panta a) apakšpunkts

a) upju informācijas pakalpojumi (RIS) ir saskaņotie informācijas pakalpojumi, lai atbalstītu satiksmes un transporta vadību iekšzemes kuģošanā, arī sasaisti ar citiem transporta veidiem. RIS neattiecas uz viena vai vairāku ***iesaistīto*** uzņēmumu iekšējām saimnieciskām darbībām, bet ir pieejami sasaistei ar saimnieciskām darbībām;

a) upju ***satiksmes*** informācijas pakalpojumi (RIS) ir saskaņotie informācijas pakalpojumi, lai atbalstītu satiksmes un transporta vadību iekšzemes kuģošanā, arī sasaisti ar citiem transporta veidiem, ***kad vien tas ir tehniski iespējams***. RIS neattiecas uz viena vai vairāku uzņēmumu iekšējām saimnieciskām darbībām, bet ir pieejami sasaistei ar saimnieciskām darbībām. ***RIS ietver tādus pakalpojumus kā informācija par kuģu ceļiem, informācija par satiksmi, satiksmes vadība, katastrofu seku novēršana, transporta vadības informācija, statistika un muitas pakalpojumi, kā arī ūdensceļu un ostu***

maksas;

Pamatojums

Referente ierosina RIS iespējamus elementus neuzskaitīt 4. pantā, bet gan 3. pantā, lai tos parādītu kā iespējamus elementus vai sasniegumus un lai nerādītu iespaidu, ka visi pieminēti elementi ir obligāti. Frāze "ja tehniski iespējams", kas ir izmantota referentes iesniegtajā grozījumā attiecībā uz to pašu Komisijas teksta daļu, iespējams, varētu būt labs attaisnojums sasaistes neierīkošanai, kad viss sāk kļūt nedaudz sarežģītāk. Vislabāk šo frāzi vajadzētu pilnīgi svītrot. Tomēr kā iespējams kompromiss frāze "kad vien tas ir tehniski iespējams" uzliktu dalībvalstīm lielāku atbildību izveidot sasaistes ar citiem transporta veidiem, cik vien tas ir iespējams.

Grozījums Nr. 13

3. panta f) apakšpunkts

f) *RIS* centrs ir vieta, kur operatori vada pakalpojumus. **To izveido kompetentā iestāde;**

f) *RIS* centrs ir vieta, kur operatori vada pakalpojumus;

Pamatojums

Precīzāki noteikumu par RIS centru nav jāizklāsta definīcijās, bet gan 4. panta 5. punktā.

Grozījums Nr. 14

3. panta g) apakšpunkts

g) *RIS* izmantotāji ir visas dažādās izmantotāju grupas, ieskaitot kuģu vadītājus, *RIS* operatorus, slūžu un tiltu operatorus, ūdensceļu iestādes, terminālu operatorus, katastrofu neatliekamās palīdzības centru operatorus, flotes vadītājus, kravas nosūtītājus un brokerus;

g) *RIS* izmantotāji ir visas dažādās izmantotāju grupas, ieskaitot kuģu vadītājus, *RIS* operatorus, slūžu un tiltu operatorus, ūdensceļu iestādes, **ostu un** terminālu operatorus, katastrofu neatliekamās palīdzības centru operatorus, flotes vadītājus, kravas nosūtītājus un brokerus;

Pamatojums

*Arī ostu operatori ir skaidri jāmin kā *RIS* izmantotāji.*

Grozījums Nr. 15

4. panta 1. punkts

1. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos

1. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos

pasākumus, lai **saskaņā ar 2. pantu** īstenotu *RIS* iekšzemes **ūdensceļos**.

pasākumus, lai īstenotu *RIS* iekšzemes **ūdensceļiem un iekšzemes ostām, kas minēti 2. pantā**.

Pamatojums

Ostas ir iekļautas direktīvas darbības jomā; līdz ar to ir pašsaprotami, ka šīm pienākumam jāattiecas arī uz iekšzemes ostām.

Grozījums Nr. 16
4. panta 2. punkts

2. *RIS* ietver tādus pakalpojumus kā: **svītrots**
- a) informācija par kuģu ceļiem,
 - b) informācija par satiksmi,
 - c) satiksmes vadība,
 - d) palīdzība katastrofu novēršanai,
 - e) transporta vadības informācija,
 - f) statistika un muitas pakalpojumi,**
 - g) ūdensceļu un ostu maksas.**

Pamatojums

Saistīts ar 3. panta a) apakšpunkta grozījumu, ar ko pakalpojumu sarakstu pārvieto un iekļauj definīcijās.

Grozījums Nr. 17
4. panta 4. punkta a) apakšpunkts

- a) sniedz *RIS* izmantotājiem visus attiecīgos datus par kuģošanu 2. pantā minētajos iekšzemes ūdensceļos. Šos datus sniedz vismaz pieejamā elektroniskā formātā;
- a) sniedz *RIS* izmantotājiem visus attiecīgos datus par kuģošanu **un brauciena plānošanu** 2. pantā minētajos iekšzemes ūdensceļos. Šos datus sniedz vismaz pieejamā elektroniskā formātā;

Grozījums Nr. 18
4. panta 4. punkta d) apakšpunkts

- d) nodrošina, ka paziņojumus kapteiņiem, tai skaitā ziņojumus par ūdens līmeni un ledu to iekšzemes ūdensceļos, sniedz kā standartizētus, kodētus un lejupielādējamus ziņojumus. Standartizētajā ziņojumā ir vismaz informācija, kas ir vajadzīga drošai
- d) nodrošina, ka paziņojumus kapteiņiem, tai skaitā ziņojumus par ūdens līmeni (**vai maksimālo pieļaujamo iegrimi**) un ledu to iekšzemes ūdensceļos, sniedz kā standartizētus, kodētus un lejupielādējamus ziņojumus. Standartizētajā ziņojumā ir

kuģošanai. Paziņojumus kapteiņiem sniedz vismaz pieejamā elektroniskā formātā.

vismaz informācija, kas ir vajadzīga drošai kuģošanai. Paziņojumus kapteiņiem sniedz vismaz pieejamā elektroniskā formātā.

Pamatojums

Maksimālā pieļaujamā iegrime ir svarīga informācija drošumam, kas arī ir jāsniedz.

Grozījums Nr. 19
4. panta 5. punkts

5. Dalībvalstis izveido *RIS* centrus atbilstoši reģionālajām vajadzībām.

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

Pamatojums

Referente uzskata, ka šāds precizējums ir nepieciešams, lai ņemtu vērā dažādās valsts un administratīvās struktūras dalībvalstīs.

Grozījums Nr. 20
4. panta 6. punkts

6. Dalībvalstis padara pieejamus ļoti augstas frekvences (VHF) kanālus, kas vajadzīgi automātiskajām identificēšanas sistēmām, **kā noteikts** Reģionālajā vienošanās par radiotelefona pakalpojumiem iekšzemes ūdensceļos, kura noslēgta 2000. gada 6. aprīlī Bāzelē saistībā ar Starptautiskās elektrosakaru savienības (ITU) radio noteikumiem.

6. Ja izmanto automātiskās identificēšanas sistēmas, **piemēro** Reģionālo vienošanos par radiotelefona pakalpojumiem iekšzemes ūdensceļos, kura noslēgta 2000. gada 6. aprīlī Bāzelē saistībā ar Starptautiskās elektrosakaru savienības (ITU) radio noteikumiem.

Pamatojums

Minētajā reģionālajā vienošanās (t.s. "Rainwat" vienošanās) ir noteikti tie VHF kanāli, kurus izmanto automātiskās identificēšanas sistēmām (AIS). Parakstītājais dalībvalstis ir apņēmušās izmantot šos kanālus, ja tās vēlas izmantot AIS.

Ņemot vērā to, ka AIS iekšējiem ūdensceļiem nav pašlaik izvēlētais tehniskais risinājums, pants jāpārformulē, izmantojot nosacījumu.

Grozījums Nr. 21
4. panta 7. punkts

7. Dalībvalstis **veic visus vajadzīgos pasākumus, lai uzraudzītu un nodrošinātu, ka** to kuģošanas līdzekļu vadītāji, operatori vai aģenti, kas kuģo dalībvalstu ūdensceļos, ar šādiem kuģošanas līdzekļiem pārvadāto kravu nosūtītāji vai īpašnieki, **kā arī kuģošanas līdzekļi ievēro šajā direktīvā noteiktās prasības.**

7. Dalībvalstis **sadarbībā ar Eiropas Savienību mudina** to kuģošanas līdzekļu vadītājus, operatorus vai aģentus, kas kuģo dalībvalstu ūdensceļos, **un** ar šādiem kuģošanas līdzekļiem pārvadāto kravu nosūtītājus vai īpašniekus **pilnībā izmantot pakalpojumus, kas ir pieejami saskaņā ar šo direktīvu.**

Pamatojums

Šeit ir precīzāk jādefinē dalībvalstu loma attiecībā pret kuģošanas līdzekļu vadītājiem, operatoriem vai aģentiem, lai neradītu maldīgu iespaidu par RIS privāto izmantotāju plašajiem pienākumiem. Ar šo direktīva nosaka, ka dalībvalstu pienākums ir veikt pasākumus, lai izveidotu RIS; ar to nenosaka, ka individuālu izmantotāju pienākums ir uzstādīt attiecīgās iekārtas.

Direktīvas mērķis nav noteikt, ka individuāliem izmantotājiem, laivu vadītājiem un kuģu operatoriem ir jāuzstāda iekārtas, kas ir vajadzīgas, lai piedalītos RIS, bet gan noteikt, ka dalībvalstu pienākums ir veikt vajadzīgos pasākumus, lai mudinātu izmantotājus, tostarp mazos un vidējos uzņēmumus, ievērot procedūras un prasības attiecībā uz iekārtām.

Grozījums Nr. 22

4. panta 7.a punkts (jauns)

7.a Komisija veic attiecīgus pasākumus, lai pārbaudītu RIS savstarpējo izmantojamību.

Pamatojums

Ņemot vērā dalībvalstu kompetences, kas cita starpā ir noteiktas 7. pantā, ir svarīgi uzsvērt Komisijas centrālo lomu.

Grozījums Nr. 23

4. panta 7.b punkts (jauns)

7.b Komisija uzrauga RIS izveidi Kopienā un trīs gadus pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā sniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei.

Pamatojums

Autore pieļauj, ka šajā posmā nav iespējams piespiest lietotājus aprīkot viņu kuģošanas

līdzekļus ar RIS iekārtām. Taču ilgākā laika posmā, it īpaši ņemot vērā to, ka atsevišķi upju informācijas pakalpojumi attiecas uz nelaiemes gadījumu novēršanu, drošības informācijas sniegšanu un kuģu elektronisko ziņojumu nodrošināšanu kompetentajām iestādēm, varētu būt lietderīgi noteikt, ka atsevišķu pakalpojumu izmantošana ir obligāta.

Grozījums Nr. 24
5. panta 1. punkta otrā daļa

Šīs vadlīnijas un specifikācijas balstās uz II pielikumā izklāstītajiem tehniskajiem principiem.

Šīs vadlīnijas un specifikācijas balstās uz II pielikumā izklāstītajiem tehniskajiem principiem, **un tajās ņem vērā darbu, ko šajā jomā ir paveikušas attiecīgās starptautiskās organizācijas.**

Pamatojums

Sk. grozījumu, kas attiecas uz 2.a apsvērumu (jauns).

Grozījums Nr. 25
6. pants

Upju informācijas pakalpojumiem izmanto satelīta pozicionēšanas tehnoloģijas.

***Tiem pakalpojumiem, kuriem ir vajadzīga precīza atrašanās vietas noteikšana, ir ieteicams izmantot satelīta pozicionēšanas tehnoloģijas.
Tām cik vien iespējams jābūt savstarpēji savietojamām ar citām sistēmām un jāiekļauj šajās sistēmās.***

Pamatojums

Lai nodrošinātu saskaņotus tiesību aktus transporta jomā attiecībā uz satelīta pozicionēšanas tehnoloģijām ir jāpieņem formulējums no Direktīvas 2004/52/EK par elektronisko ceļu nodokļu sistēmu savstarpējo izmantojamību Kopienā. Tiek veikta atsauce uz Direktīvu 2004/52/EK, kurā ir noteikta līdzīga integrējoša pieeja.

Grozījums Nr. 26
7. panta virsraksts

*RIS iekārtu **sertificēšana***

*RIS iekārtu **tipa apstiprinājums***

Pamatojums

Termins “sertificēšana” ir nevietā, jo parasti to izmanto, lai norādītu uz procesu, nevis uz iekārtām.

Grozījums Nr. 27
7. panta 1. punkts

1. Ja tas ir nepieciešams kuģošanas drošumam un to prasa attiecīgās tehniskās specifikācijas, *RIS* iekārtām un lietumprogrammatūrai ir jābūt **sertificētām** attiecībā uz atbilstību šīm specifikācijām.

1. Ja tas ir nepieciešams kuģošanas drošumam un to prasa attiecīgās tehniskās specifikācijas, *RIS* iekārtām un lietumprogrammatūrai ir jābūt **tipa apstiprinājumam** attiecībā uz atbilstību šīm specifikācijām.

Pamatojums

Sk. grozījumu, kas attiecas uz 7. panta virsrakstu.

Grozījums Nr. 28
7. panta 2. punkts

2. Dalībvalstis paziņo Komisijai **un pārējām dalībvalstīm** to, kuras valsts iestādes ir atbildīgas par **sertificēšanu**. Visas dalībvalstis **apstiprina apstiprināto** iestāžu izdotos **sertifikātus**.

2. Dalībvalstis paziņo Komisijai to, kuras valsts iestādes ir atbildīgas par **tipa apstiprinājumu; Komisija šādu informācija paziņo pārējām dalībvalstīm**. Visas dalībvalstis **atzīst atbildīgo** iestāžu izdotos **tipa apstiprinājumus**.

Pamatojums

Ir efektīvāk, ja paziņošanu pārējām dalībvalstīm centralizēti veic Komisija.

Grozījums Nr. 29
11. panta 1. punkts

1. Komisijai palīdz komiteja, kas ir izveidota ar Direktīvas 91/672/EEK 7. pantu.

1. Komisijai palīdz komiteja, kas ir izveidota ar Direktīvas 91/672/EEK 7. pantu. **Komiteja regulāri apspriežas ar nozares pārstāvjiem.**

Pamatojums

*Apspriešanās ar iekšzemes ūdensceļu nozares pārstāvjiem ir priekšnosacījums *RIS* pareizai īstenošanai.*

Grozījums Nr. 30
12. panta 1. punkta pirmā daļa

Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais [...] [ne vēlāk kā 18 mēnešus pēc direktīvas spēkā stāšanās dienas]. Tās nekavējoties dara Komisijai zināmus minēto aktu noteikumus, kā arī minēto aktu un šīs direktīvas korelācijas tabulu.

Dalībvalstīs, *kurās ir iekšējie ūdensceļi, uz ko attiecas 2. pants*, stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais [...] [ne vēlāk kā 18 mēnešus pēc direktīvas spēkā stāšanās dienas]. Tās nekavējoties dara Komisijai zināmus minēto aktu noteikumus, kā arī minēto aktu un šīs direktīvas korelācijas tabulu.

Pamatojums

Ir jāizslēdz iespēja, ka dalībvalstīs, uz kurām šī direktīva neattiecas, varētu rasties nevajadzīgi administratīvi izdevumi vai izdevumi saistībā ar šo tiesību aktu.

Grozījums Nr. 31 12. panta 3. punkts

3. Pēc dalībvalsts pieprasījuma Komisija saskaņā ar 11. panta 2. punktā noteikto procedūru attiecībā uz 2. pantā **definētajiem** iekšzemes ūdensceļiem ar zemu satiksmes blīvumu var pagarināt šī panta 2. punktā noteikto laika posmu viena vai vairāku 4. pantā noteikto prasību īstenošanai. Šo laika posmu var pagarināt **par 24 mēnešiem**; pagarinājumu var atjaunot. Pamatojumā, kas jāsniedz kopā ar dalībvalsts pieprasījumu, min satiksmes blīvumu un ekonomiskos apstākļus **konkrētajā** ūdensceļā.

3. Pēc dalībvalsts pieprasījuma Komisija saskaņā ar 11. panta 2. punktā noteikto procedūru attiecībā uz 2. pantā **minētajiem** iekšzemes ūdensceļiem ar zemu satiksmes blīvumu **vai attiecībā uz iekšzemes ūdensceļiem, kuriem šādas īstenošanas izmaksas būtu nesamērīgas salīdzinājumā ar ieguvumiem**, var pagarināt šī panta 2. punktā noteikto laika posmu viena vai vairāku 4. pantā noteikto prasību īstenošanai. Šo laika posmu var pagarināt **ar vienkāršu Komisijas lēmumu**; pagarinājumu var atjaunot. Pamatojumā, kas jāsniedz kopā ar dalībvalsts pieprasījumu, min satiksmes blīvumu un ekonomiskos apstākļus **attiecgajā** ūdensceļā. **Līdz Komisija pieņem lēmumu, dalībvalsts, kas ir pieprasījusi pagarinājumu, var turpināt darbību tā, it kā pagarinājums būtu piešķirts.**

Pamatojums

Laika posma pagarināšanu var pamatot ne tikai ar satiksmes blīvumu, bet arī ar citiem faktoriem.

Grozījums Nr. 32

14. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm, **kurās ir iekšējie ūdensceļi, kā minēts 2. pantā.**

Pamatojums

Šī precizējuma mērķis ir novērst to, ka dalībvalstīm, uz kurām šī direktīva neattiecas, tagad vai vēlāk varētu rasties nevajadzīgi administratīvi izdevumi.

Grozījums Nr. 33

II pielikuma 5. punkta d) apakšpunkts

d) savietojamību ar jūras AIS sistēmu, **lai atvieglotu iekšzemes kuģošanas līdzekļu satiksmi estuāru jauktas satiksmes zonās, kā arī satiksmi starp jūru un upēm,**

d) **datu formātu** savietojamību ar jūras AIS sistēmu.

Pamatojums

Vajadzīgo informāciju ir iespējams sniegt norādītajā saīsinātajā veidā.

Grozījums Nr. 34

II pielikuma 5. punkta e) apakšpunkts

e) **iekšzemes ūdensceļu tīkla krasta infrastruktūras spēju saņemt jūras AIS paziņojumus.**

svītrots

Pamatojums

Šo noteikumu var neiekļaut, jo 5. punkta d) apakšpunkts uz to attiecas pietiekami skaidri.

PASKAIDROJUMS

1. Context

In its 2001 White Paper 'European Transport Policy for 2010: time to decide' the Commission highlighted inland waterway transport as a key element of intermodality. The EU has a dense network of around 30 000 km of natural rivers and streams and canals, which, however, remains very underexploited. Despite the fact that inland waterway transport is a relatively safe and environmentally-friendly mode of transport, it accounts for only around 7% of inland freight transport in the 15 'old' Member States. The Commission believes that the contribution inland waterway transport is capable of making to efforts to reduce road transport pressures should not be underestimated.

The Commission proposal under consideration should be seen in this context. It is intended to establish a Europe-wide framework for the implementation of inland waterway transport information services. That involves the use of modern information and communications services designed to bring about sustainable improvements in traffic and transport management on internal waterways.

2. RIS

National policies and strategies on internal waterway information services (RIS) have already been in place since the end of the 1980s, but they have largely been developed independently of each other. The Commission stresses that it is now crucially important to ensure interoperability of such services, so as to avoid a patchwork of isolated solutions.

The Commission expects RIS to have a positive impact on the sector in all kinds of ways. For example, RIS applications provide highly up-to-date data and enable arrival times of vessels to be calculated precisely. Such precision makes it easier to integrate internal waterway transport into intermodal supply chains, and forms the basis for modern supply chain management. Real-time information thus helps make the sector more competitive.

A second advantage is that the very detailed RIS information makes it easier for terminal and port operators to plan effectively and fully utilise their resources.

As RIS provides skippers with more accurate and reliable information by means of electronic charts, there should be significantly less subjective error and ultimately therefore significantly fewer accidents. In this connection, the Commission also stresses that RIS allows more detailed monitoring of the transport of dangerous goods.

Finally, RIS will help reduce fuel consumption through improved and more reliable voyage planning.

3. Draft directive

The purpose of the draft Directive is to create the conditions for the implementation and use of harmonised internal waterway information services in the Community (Article 1).

The scope of the draft Directive covers class IV inland waterways according to the UN/ECE classification, and the ports referred to in Decision No 1346/2001/EC. However, an isolated waterway network not linked by a class IV waterway to the network of another Member State may be exempted from the application of the Directive (Article 2).

A key provision of the Directive is contained in Article 4, which lays down Member States' basic obligations. Pursuant to Article 4 (1) of the draft Directive, Member States must take the necessary measures to implement RIS on inland waterways. However, there is no obligation on skippers to use the relevant services.

Pursuant to Article 4 (2) RIS services may include a wide range of applications, a common feature of which, however, is the use of modern information technologies.

Potential applications include, for example:

- Fairway information, including geographical, hydrological and also administrative data for skippers and fleet managers. This may be dynamic information (e.g. water levels) or static information (e.g. traffic signs) on the conditions on inland waterways.
- Traffic information services, which display the vessel and its movements on a part of the waterway (tactical traffic information) or over a larger geographical area (strategic traffic information).
- Traffic management systems to help waterway authorities facilitate navigation and improve the use of infrastructure.
- Information services for accident prevention purposes, which record transport data at the beginning of a trip and update the data during the voyage, so that in the event of an emergency the information can be immediately passed on.
- A whole series of further possible applications in the area of transport management, for example providing information to skippers and fleet managers for transport management purposes or facilitating port and terminal planning by port operators through more accurate estimates of time of arrival.
- Collection of statistical data for purposes of customs services and waterway charges and port dues.

A second key plank of the draft Directive is contained in Article 5 and the related Annex. The framework to be established includes the development of technical requirements and specifications, covering *inter alia* an electronic chart display system for inland navigation, electronic ship reporting, notices to skippers and tracking and tracing systems. The

Commission lays down provisions in these areas in Annex II. Under a regulatory committee procedure, technical guidelines and specifications are to be laid down between nine and 15 months after entry into force of the Directive.

Article 6 refers to the use of satellite positioning technologies for RIS purposes.

4. Rapporteur's comments

Your rapporteur welcomes in principle this Commission proposal for a Directive. The new technologies referred to here are capable of giving a significant boost to the sector and having a desirable effect, from an economic point of view, on the share of the different modes of transport in overall transport. The positive role that inland waterway transport can, and should, play in European intermodal transport systems has been repeatedly highlighted in the past by the Commission, Council and European Parliament.

The Commission's comments regarding the need for harmonised, interoperable RIS services in the Community are persuasive. It is clear that a European framework needs to be established in this area of significant future potential. This should be done speedily so as not to unnecessarily delay the development of this promising area for the deployment of new technologies and so as to prevent the introduction of developments which would later be difficult to correct when seeking to find compatible solutions.

Your rapporteur regards the Commission draft Directive as an appropriate framework, which sets out interesting possibilities for the development of RIS services without placing unnecessary constraints on Member States or users. However, a number of amendments are needed:

- The purpose of amendment 15 is to lay down in the regulatory section that RIS guidelines and technical specifications should take account of, and build on, (preliminary) work carried out in this field by relevant international organisations. Amendment 1 introduces a corresponding provision into the recitals.
- Amendments 4 and 5 seek to simplify the scope of the draft Directive. Instead of the possibility of exempting a waterway network which is not linked to the network of another Member State (isolated network) from the application of the Directive (Art. 2(2)), the scope should from the outset extend only to waterways of class IV and above which are linked by a similar waterway to a waterway of class IV or above of another Member State. In addition, the possibility should exist of introducing RIS services voluntarily on waterways which do not fall within the scope of the Directive.
- Your rapporteur also feels it is appropriate to move the list of (possible) RIS services from Article 4 and include it under the definition in Article 3(a) (amendments 6 and 9). That avoids giving the impression that Member States are obligated to implement all eight of the areas referred to. Incorporating the list into Article 3 highlights the fact that these are possibilities.
- Amendment 13 defines the role of the Member States vis-à-vis skippers more precisely, as

it has emerged in the course of the rapporteur's discussions that there are fears in some quarters of obligations on skippers which are not laid down in the Directive. The proposed new wording stresses that use of RIS services at the private level is not obligatory, but is aspired to.

- In order to ensure consistent legislation in the area of transport, your rapporteur feels that the corresponding wording of Directive 2004/52/EC on the interoperability of electronic road toll systems in the Community should be adopted with regard to the use of satellite positioning technologies (amendment 16).
- Certain reservations exist regarding the 24-month deadline (following entry into force of the technical guidelines and specifications) for Member States to comply with the requirements set out in Article 4. It is appropriate to extend this period to 36 months (amendment 21). In the same connection, amendment 23 is intended to make it easier for the Commission to extend this period in further justified cases.

23.11.2004

RŪPNIECĪBAS, PĒTNIECĪBAS UN ENERĢĒTIKAS KOMITEJAS ATZINUMS

Transporta un tūrisma komitejai

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par saskaņotiem upju satiksmes informācijas pakalpojumiem Kopienas iekšējos ūdensceļos (KOM(2004)0392 – C6-0042/2004 – 2004/0123(COD))

Atzinuma sagatavotājs: *Giles Chichester*

ĪSS PAMATOJUMS

Iekšējie ūdensceļi ir novatorisks, salīdzinoši videi draudzīgs un samērā rentabls pārvadājumu veids. Tiem var būt liela nozīme, paaugstinot Eiropas Savienības konkurētspēju un stiprinot tās ilgtspējīgu izaugsmi. Lai to paveiktu, ir ļoti nepieciešams saskaņot tehniskās specifikācijas un pakalpojumu savstarpējo izmantojamību.

Šīs ierosinātās direktīvas mērķis ir saskaņot iekšzemes upju satiksmes pakalpojumus, lai nodrošinātu savietojamību un savstarpējo izmantojamību Eiropas līmenī, kā arī lai veicinātu pārrobežu iekšzemes ūdensceļu transportu Eiropā.

Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteja atbalsta priekšlikumu. Tomēr tā gribētu ierosināt dažus grozījumus, lai:

- mudinātu dalībvalstis īstenošanas posmā pievērst īpašu uzmanību maziem un vidējiem uzņēmumiem — direktīvā nav noteikts, ka individuālu izmantotāju pienākums ir uzstādīt iekārtas, kas ir vajadzīgas, lai piedalītos upju informācijas pakalpojumos (*RIS*). Tomēr ar to ir noteikts, ka dalībvalstu pienākums ir veikt vajadzīgos pasākumus, lai mudinātu izmantotājus ievērot procedūras un prasības attiecībā uz iekārtām. Atzinuma sagatavotājs uzskata, ka dalībvalstīm jāpievērš īpaša uzmanība tam, ka īstenošanas izmaksas būs salīdzinoši lielākas maziem un vidējiem uzņēmumiem;
- izmantotu ieinteresēto pušu zināšanās un pieredzi — ar direktīvu tiek izveidota dalībvalstu komiteja (*RIS* komiteja), lai palīdzētu Komisijai formulēt pamatnostādnes un tehniskās specifikācijas. Tā kā tas ir ļoti tehnisks jautājums un lielāko daļu atbalstāmo pakalpojumu nozarē strādājošie jau izmanto, ir ieteicams izmantot zināšanas un pieredzi, ko nozarē strādājošie un organizācijas jau ir guvušas ar *RIS*, kā arī darīt to zināmu *RIS* komitejas locekļiem.

GROZĪJUMI

Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Transporta un tūrisma komiteju ziņojumā iekļaut šādus grozījumus.

Komisijas ierosinātais teksts¹

Parlamenta izdarītie grozījumi

Grozījums Nr. 1
6.a apsvērums (jauns)

6a) dalībvalstu pienākums ir mudināt izmantotājus ievērot procedūras un prasības attiecībā uz iekārtām. Īpaša uzmanība jāpievērš tam, ka īstenošanas izmaksas ir salīdzinoši lielākas maziem un vidējiem uzņēmumiem;

Pamatojums

Ar direktīvu ir noteikts, ka dalībvalstu pienākums ir veikt vajadzīgos pasākumus, lai mudinātu izmantotājus ievērot procedūras un prasības attiecībā uz iekārtām. Tā kā īstenošana būs nesamērīgi grūta maziem un vidējiem uzņēmumiem, dalībvalstīm jāpievērš īpaša uzmanība to vajadzībām.

Grozījums Nr. 2
9.a apsvērums (jauns)

9a) Lēmumā 1999/468/EK ir teikts, ka komitejas “veidos dalībvalstu pārstāvji”, taču nav precizēts, kas ir šie pārstāvji un kāda ir Komisijas loma, nodrošinot informācijas izplatīšanu un apspriežoties ar ieinteresētajām pusēm;

Pamatojums

Padomes Lēmumā 1999/468/EK par komitoloģiju (OV L 184, 17.07.1999.) ir noteikts, ka gan padomdevējas komitejas, gan regulatīvās komitejas veidos “dalībvalstu pārstāvji un vadīs Komisijas pārstāvis”. Taču nav precizēts, kas būs šie “dalībvalstu pārstāvji”. Ir nepieciešama apspriešanās ar visām ieinteresētajām pusēm, arī nozarē strādājošajiem, lai

¹ OV vēl nav publicēts.

minētājām komitejām būtu pieejami visi viedokļi un ieteikumi. Sīkāku precizējumu sk. 4. grozījumā.

Grozījums Nr. 3
4. panta 7. punkts

7. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai uzraudzītu un **nodrošinātu**, ka to kuģošanas līdzekļu vadītāji, operatori vai aģenti, kas kuģo dalībvalstu ūdensceļos, ar šādiem kuģošanas līdzekļiem pārvadāto kravu nosūtītāji vai īpašnieki, kā arī kuģošanas līdzekļi ievēro šajā direktīvā noteiktās prasības.

7. Dalībvalstis, **īpašu uzmanību pievēršot mazo un vidējo uzņēmumu vajadzībām**, veic visus vajadzīgos pasākumus, lai uzraudzītu un **mudinātu**, ka to kuģošanas līdzekļu vadītāji, operatori vai aģenti, kas kuģo dalībvalstu ūdensceļos, ar šādiem kuģošanas līdzekļiem pārvadāto kravu nosūtītāji vai īpašnieki, kā arī kuģošanas līdzekļi ievēro šajā direktīvā noteiktās prasības.

Pamatojums

Direktīvas mērķis nav noteikt, ka individuāliem izmantotājiem, laivu vadītājiem un kuģu operatoriem ir jāuzstāda iekārtas, kas ir vajadzīgas, lai piedalītos RIS, bet gan noteikt, ka dalībvalstu pienākums ir veikt vajadzīgos pasākumus, lai mudinātu izmantotājus, tostarp mazos un vidējos uzņēmumus, ievērot procedūras un prasības attiecībā uz iekārtām.

Grozījums Nr.
11. panta 3.a punkts (jauns)

3.a Komisija nodrošina, ka attiecīgā informācija par paredzētajiem pasākumiem ir savlaicīgi pieejama ieinteresētajām pusēm.

Pamatojums

Lai izmantotu zināšanas un pieredzi, kas ir nozarē strādājošajiem un tādām organizācijām kā Reinas kuģošanas centrālā komiteja, Komisijai un RIS komitejai jāsāk pastāvīgs dialogs, informācijas izplatīšana un pastāvīga apspriešanās ar ieinteresētajām pusēm. Tāds pats noteikums par Komisijas lomu saistībā ar komitoloģiju ir paredzēts Direktīvā 2004/22/EK par mērinstrumentiem (sk. OVL 135, 30.04.2004., it īpaši 15. panta 5. punktu).

PROCEDŪRA

Virsraksts	Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par saskaņotiem upju satiksmes informācijas pakalpojumiem Kopienas iekšējos ūdensceļos
Atsauces	KOM(2004)0392 – C6-0042/2004 – 2004/0123(COD)
Komiteja, kas atbildīga par jautājumu	TRAN
Atzinuma sagatavotājs (-a) Iecelšanas datums	<i>Giles Chichester</i> 31.8.2004
Izskatīšana komitejā	6.10.2004
Pieņemšanas datums	23.11.2004
Galīgā balsojuma rezultāti	par: 46 pret: 0 atturas: 0
Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsojumā	<i>Richard James Ashworth, Ivo Belet, Šarūnas Birutis, Jan B?ezina, Pilar del Castillo Vera, Jorgo Chatzimarkakis, Giles Chichester, Garrelt Duin, Lena Ek, Nicole Fontaine, Adam Gierek, Umberto Guidoni, András Gyürk, Fiona Hall, David Hammerstein Mintz, Rebecca Harms, Romana Jordan Cizelj, Werner Langen, Anne Laperrouze, Pia Elda Locatelli, Eluned Morgan, Angelika Niebler, Reino Paasilinna, Pier Antonio Panzeri, Umberto Pirilli, Miloslav Ransdorf, Vladimir Remek, Herbert Reul, Teresa Riera Madurell, Mechtild Rothe, Paul Rübig, Andres Tarand, Britta Thomsen, Patrizia Toia, Claude Turmes, Nikolaos Vakalis, Alejo Vidal-Quadras Roca, Dominique Vlasto</i>
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsojumā	<i>María del Pilar Ayuso González, Etelka Barsi Pataky, Zdzisław Kazimierz Chmielewski, Dorette Corbey, Françoise Grossetete, Malcolm Harbour, Erika Mann, Giovanni Pittella</i>
Aizstājēji (178. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsojumā	

PROCEDŪRA

Virsraksts	Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par saskaņotiem upju satiksmes informācijas pakalpojumiem Kopienas iekšējos ūdensceļos
Atsauces	KOM(2004)0392 – C6-0042/2004 – 2004/0123(COD)
Juridiskais pamats	EK līguma 251. panta 2. punkts un 71. panta 1. punkts
Atsauce uz Reglamentu	67. pants
Datums, kad to iesniedza EP	25.5.2004
Komiteja, kas atbildīga par jautājumu Datums, kad paziņoja plenārsēdē	TRAN 15.9.2004
Komiteja(-s), kurai(-ām) ir lūgts sniegt atzinumu Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ITRE BUDG 15.9.2004 15.9.2004
Atzinumu nav sniegusi Lēmuma datums	BUDG 26.10.2004
Ciešāka sadarbība Datums, kad paziņoja plenārsēdē	
Referents(-e/-i/-es) Iecelšanas datums	<i>Renate Sommer</i> 28.7.2004
Aizstātais(-ā/-ie/-ās) referents(-e/-i/-es)	
Vienkāršota procedūra Lēmuma datums	
Juridiskā pamata apstrīdēšana Datums, kad JURI komiteja sniedza atzinumu	
Finansējuma grozījumi Datums, kad BUDG komiteja sniedza atzinumu	
Apspriešanās ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju Datums, kad plenārsēdē pieņēma lēmumu	
Apspriešanās ar Reģionu komiteju Datums, kad plenārsēdē pieņēma lēmumu	
Izskatīšana komitejā	6.10.2004 22.11.2004
Pieņemšanas datums	23.11.2004
Galīgā balsojuma rezultāti	par: 46 pret: 2 atturas: 0
Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsojumā	<i>Robert Atkins, Margrete Auken, Etelka Barsi Pataky, Philip Bradbourn, Sylwester Chruszcz, Paolo Costa, Michaël Cramer, Arunas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist-Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanislaw Jalowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromir Kohlicek, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Jörg Leichtfried, Boguslaw Liberadzki, Evelin Lichtenberger, Erik Meijer,</i>

	<i>Michaël Henry Natrass, Robert Navarro, Sean O Neachtain, Janusz Onyszkiewicz, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luis Queiro, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle</i>
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsojumā	<i>Zsolt Laszlo Becsey, Johannes Blokland, Luigi Cocilovo, Sepp Kusstatscher, Antonio Lopez-Isturiz White, Helmuth Markov, Zita Plestinska</i>
Aizstājēji (178. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsojumā	
Iesniegšanas datums - A6	1.12.2004 A6-0055/2004
Piezīmes	