

Briuselis, 2024 m. birželio 11 d.  
(OR. en)

10824/24

---

---

Tarpinstitucinė byla:  
2024/0011(COD)

---

---

TRANS 288  
MAR 94  
CODEC 1458  
IA 138

## PRANEŠIMAS

---

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Tarybai

---

Komisijos dok. Nr.: 6008/24

---

Dalykas: Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS,  
kuria iš dalies keičiama Direktyva 2005/44/EB dėl suderintų upių  
informacijos paslaugų (UIP) Bendrijos vidaus vandens keliuose  
– Bendras požiūris

---

### I. IVADAS

- 2024 m. sausio 31 d. Komisija perdavė pirmiau nurodytą pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai.
- Pasiūlymas susijęs su 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) Bendrijos vidaus vandens keliuose<sup>1</sup> daliniu keitimu.

---

<sup>1</sup> OL L 255, 2005 9 30, p. 152.

3. Direktyvoje 2005/44/EB nustatyta suderintų, sąveikių ir atvirų upių informacijos paslaugų<sup>1</sup> įdiegimo ir naudojimo sistema, kuria siekiama padidinti vežimo vidaus vandenų keliais saugą, efektyvumą ir ekologiškumą. Joje nustatyti bendrieji reikalavimai, kaip valstybės narės turėtų kurti UIP, sritys, kuriose reikia parengti standartus, ir principai, kurių turi būti laikomasi.
4. 2021 m. Komisija atliko šios direktyvos *ex post* vertinimą<sup>2</sup>. Ji padarė išvadą, kad UIP diegimas vis dar yra lėtas ir susiskaidęs, o tai trukdo sektoriaus konkurencingumui ir saugai bei neleidžia jam prisidėti prie Europos žaliojo kurso tikslų įgyvendinimo.
5. Direktyvos peržiūra siekiama spręsti nustatytas problemas. Ja siekiama trijų pagrindinių tikslų:
  - užtikrinti UIP duomenų prieinamumą ir darniuosius standartus;
  - palengvinti vežimo vidaus vandenų keliais integravimą į daugiarašio transporto grandinę;
  - užtikrinti didesnę skaitmeninių sprendimų naudojimą ir sąveikumą bei spręsti duomenų apsaugos problemas.
6. Komisija priėmė pasiūlymą pagal Reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT). Pasiūlymas grindžiamas poveikio vertinimo<sup>3</sup>, kuris buvo atliktas remiantis išorės pagrindžiamuoju tyrimu, rezultatais.

---

<sup>1</sup> Upių informacijos paslaugos (UIP) – tai pažangios paslaugos ir funkcijos, pirmiausia susijusios su vidaus vandenų laivybos eismo arba transporto aspektais. Su eismu susijusios paslaugos yra farvaterių informacijos paslauga, eismo informacija, eismo valdymas ir eismo stebėseną bei nelaimių poveikio mažinimas; su transportu susijusios paslaugos – tai reisų planavimas, uostų ir terminalų valdymas, krovinių ir laivyno valdymas, statistika ir vidaus vandenų kelių infrastruktūros mokesčiai.

<sup>2</sup> Dok. SWD(2021) 0050 final.

<sup>3</sup> Dok. 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

## **II. NAGRINĖJIMAS KITOSE INSTITUCIJOSE**

7. 2024 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas (TRAN) pranešėju paskyrė Tom Berendsen (PPE, Nyderlandai).
8. 2024 m. balandžio 24 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė nuomonę dėl pasiūlymo<sup>1</sup>. 2024 m. vasario 9 d. Europos regionų komitetas nusprendė nuomonės nepateikti.

## **III. NAGRINĖJIMO TARYBOJE PADĖTIS**

9. Laivybos darbo grupė aptarė pasiūlymą šešiuose posėdžiuose, kurie prasidėjo 2024 m. vasario mėn. Visos delegacijos pareiškė iš esmės pritariančios Komisijos pasiūlymo tikslams, kuriais siekiama padidinti vežimo vidaus vandenų keliais saugą, efektyvumą ir ekologiškumą. Darbo grupė nuodugniai išnagrinėjo pasiūlymą ir aptarė kelis pirmininkaujančios valstybės narės pateiktus kompromisinius pasiūlymus.
10. Birželio 5 d. posėdyje Nuolatinių atstovų komitetas patvirtino pritariančią naujausiam kompromisiniam tekstui ir rekomendavo Tarybai 2024 m. birželio 18 d. TTE tarybos (transportas) posėdyje susitarti dėl bendro požiūrio.
11. Padaryti keli Komisijos pasiūlymo pakeitimai. Daugeliu šių pakeitimų siekiama užtikrinti aiškumą asmens duomenų tvarkymo klausimais ir techninį nuoseklumą. Taip pat yra kitų pažymėtinų esminių pakeitimų; jie išdėstyti toliau.
12. Komisija pasiūlė išplėsti direktyvos taikymo sritį, kad ji apimtų visus vidaus vandenų kelius, kurie priklauso transeuropiniam transporto tinklui TEN-T. Taigi, direktyva taptų taikytina keletui valstybių narių, kurios iki šiol nėra įgyvendinusios UIP, nes jos nėra tiesiogiai sujungtos su kitų valstybių narių vidaus vandenų keliais. Jų konkrečiu atveju operacijos vidaus vandenų keliais iš esmės yra nacionalinės operacijos ir neturi tarpvalstybinio elemento. Šios valstybės narės suabejojo UIP įgyvendinimo pridėtine verte. Jų vertinimu, tam prireiktų didelių išlaidų ir būtų sukurta didelė administracinė našta, tačiau tai neduotų jokios naudos vidaus rinkai ar bendram transporto sistemos veikimui. Vidaus vandenų kelių operacijoms

---

<sup>1</sup> Dok. 10350/24.

šiose šalyse dažnai jau taikomos jūrų sistemos. Be to, reikėtų pažymėti, kad Komisijos atliktame poveikio vertinime nebuvo išnagrinėtos šio taikymo srities išplėtimo finansinės ir administracinės pasekmės.

13. Dėl šių priežasčių 2 straipsnio formuluotė buvo persvarstyta: direktyva ir toliau būtų taikoma vidaus vandenų keliams ir vidaus vandenų uostams, kurie priklauso transeuropiniam transporto tinklui ir yra *tiesiogiai sujungti* su kitos valstybės narės vidaus vandenų keliais ir vidaus vandenų uostais (kurie taip pat priklauso TEN-T tinklui). Dabartinė 2 straipsnio 2 dalies nuostata, pagal kurią valstybėms narėms leidžiama savanoriškai taikyti direktyvą vidaus vandenų keliams, kurie nepatenka į jos taikymo sritį, lieka nepakeista.
14. Kelių valstybių narių prašymu tekste išbraukta tiesioginė sąsaja tarp UIP ir kitų transporto rūšių IT sistemų, pavyzdžiui, EMSWe ir eFTI; ji patikslinta konstatuojamojoje dalyje.
15. Dauguma valstybių narių manė, kad Komisijos pasiūlytas skundų nagrinėjimo mechanizmas (8a straipsnis) yra pernelyg griežtas. Tokie mechanizmai jau egzistuoja nacionaliniu lygmeniu ir daugelis delegacijų pareiškė susirūpinimą dėl tokia nuostata sukuriamos didesnės administracinės naštos. Keletas valstybių narių netgi manė, kad siūlomas tekstas pažeistų subsidiarumo ir proporcingumo principų taikymą. Todėl šis straipsnis buvo išbrauktas.
16. Valstybės narės nepritarė Komisijos pasiūlymui leisti atnaujinti I priedą deleguotuoju aktu. Šiame priede pateikiamas atitinkamų duomenų, kurie turi būti teikiami UIP naudotojams, sąrašas ir bet kokie šio sąrašo pakeitimai galėtų turėti reikšmingų finansinių pasekmių. Antra, tokios supaprastintos procedūros poreikis iš tikrųjų nėra pagrįstas, nes per pastaruosius 19 metų nuo pirminės direktyvos priėmimo šio sąrašo atnaujinti nereikėjo.
17. Galiausiai Komisijos pasiūlytas perkėlimo į nacionalinę teisę terminas (vieni metai po dalinio keitimo direktyvos įsigaliojimo dienos) būtų pratęstas iki 3 metų.

18. Kartu su pasiūlymu buvo pateiktas ir poveikio vertinimas<sup>1</sup>. Tas poveikio vertinimas buvo pristatytas ir nuodugniai išnagrinėtas per vieną darbo grupės posėdį. Pateiktos pastabos daugiausia buvo susijusios su siūlomo direktyvos taikymo srities išplėtimo poveikiu.
19. Šiame procedūros etape Komisija laikosi procedūrinės išlygos dėl visų savo pasiūlymo pakeitimų.

#### **IV. VEIKSMAI, KURIUOS ATLIKTI PRAŠOMA TARYBOS**

20. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Tarybos prašoma susitarti dėl *bendro požiūrio* dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) Bendrijos vidaus vandens keliuose, remiantis šio pranešimo priede pateiktu tekstu.

---

---

<sup>1</sup> Dok. 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

2024/0011 (COD)

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA**

**kuria iš dalies keičiama Direktyva 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP)  
Bendrijos vidaus vandens keliuose**

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę<sup>1</sup>,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/44/EB<sup>2</sup> nustatyta suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) įdiegimo ir naudojimo Sąjungoje sistema. UIP diegimas vidaus vandens keliuose padeda užtikrinti vežimo vidaus vandens keliais saugą ir efektyvumą ir galiausiai jo tvarumą, nes taip didinamas vidaus vandens kelių operacijų efektyvumas;

---

<sup>1</sup> OL C , , p. .

<sup>2</sup> 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/44/EB dėl suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) Bendrijos vidaus vandens keliuose (OL L 255, 2005 9 30, p. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) įsigaliojus Direktyvai 2005/44/EB, vidaus vandenių kelių sektoriui buvo naudingos suderintos UIP. Tačiau suderinimo lygis valstybėse narėse skiriasi, o būtinų specifikacijų nustatymo procesas yra ilgas. Be to, Europos žaliojo kurso komunikate<sup>3</sup> raginama toliau plėtoti automatizuotą ir susietą daugiarašį judumą, o UIP turėtų būti pritaikytos šiems naujiems uždaviniams spręsti. Be to, Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje<sup>4</sup>, be kitų priemonių, siūloma peržiūrėti Direktyvą 2005/44/EB, kad būtų pasiektas tikslas skatinti iš tiesų pažangios transporto sistemos kūrimą, efektyvų pajėgumų paskirstymą ir eismo valdymą. NAIADES III veiksmų plane<sup>5</sup> nurodyta, jog siekiant tikslo, kad iki 2030 m. vidaus vandenių keliai taptų vientisos suderintų UIP sistemos dalimi, UIP teisinės sistemos peržiūromis būtų siekiama padėti panaikinti esamus suderinimo ir sąveikumo su kitų rūšių transportu trūkumus ir prisidėti prie didesnio duomenų prieinamumo, pakartotinio naudojimo ir skaitmeninių sistemų sąveikumo, laikantis Europos duomenų strategijos<sup>6</sup>. Pritaikant UIP reikėtų atsižvelgti į šiuos pokyčius ir raidą, taip pat į patirtį, įgytą įgyvendinant Direktyvą 2005/44/EB;
- (3) siekiant laikytis nuoseklaus požiūrio į sąveikumą viešųjų paslaugų sektoriuje, įgyvendinant Europos UIP aplinką ir kitus sprendimus, patenkančius į šio akto taikymo sritį, turėtų būti laikomasi principų, nustatytų naujausioje Europos sąveikumo sistemoje<sup>7</sup>, kaip nurodyta pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatomos viešojo sektoriaus aukšto lygio sąveikumo visoje Sąjungoje priemonės (Europos sąveikumo aktas)<sup>8</sup>, 6 straipsnyje;

---

<sup>3</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> COM(2021) 324 final.

<sup>6</sup> COM(2020) 66 final.

<sup>7</sup> COM(2017) 134 final.

<sup>8</sup> COM(2022) 720 final.

- (4) Reglamente (ES) Nr. 1315/2013<sup>9</sup> nustatyti transeuropinio transporto tinklo (TEN-T)<sup>10</sup> plėtros reikalavimai, kad būtų užtikrintas sklandus vidaus rinkos veikimas, ir juo siekiama užtikrinti, kad būtų teikiamos tokios pat aukštos kokybės paslaugos ir kad jos būtų suderinamos su kitų rūšių transporto sistemomis šiame tinkle;
- (5) atsižvelgiant į tai, kad dauguma vidaus vandenų laivų reisų yra tarptautinio pobūdžio, UIP turėtų būti sutelktos į tuos vidaus vandenų kelius, kurie yra TEN-T dalis ir kurie yra tiesiogiai sujungti su kitos valstybės narės TEN-T priklausančiais vidaus vandenų keliais ir todėl yra labai svarbūs Sąjungai. Valstybės narės turėtų turėti galimybę savanoriškai toliau išplėsti UIP reikalavimus ir juos taikyti kitoms savo vidaus vandenų kelių tinklo dalims, neįtrauktoms į TEN-T, kad būtų atsižvelgta į nacionalinius ypatumus. Valstybės narės taip pat turėtų turėti galimybę teikti UIP tarpvalstybiniu mastu per bet kurią iš dviejų susijusių valstybių narių. Teikdamos šias UIP tarpvalstybiniuose vidaus vandenų keliuose, valstybių narių kompetentingos institucijos bendradarbiauja;
- (5a) dėl Rusijos agresijos karo prieš Ukrainą Sąjungos ir Rusijos bendradarbiavimas UIP srityje nėra nei tinkamas, nei atitinkantis Sąjungos interesus. Todėl tarpvalstybinis bendradarbiavimas su Rusija UIP srityje valstybių narių teritorijoje nebėra prioritetas;

---

<sup>9</sup> 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

<sup>10</sup> ES transeuropinio transporto tinklo politika – TEN-T politika – yra viena pagrindinių nuoseklios, efektyvios, daugiarūšės ir kokybiškos transporto infrastruktūros plėtros visoje ES priemonių. Ji apima geležinkelius, vidaus vandenų kelius, trumpųjų nuotolių jūrų laivybos maršrutus, taip pat miestų transporto mazgus jungiančius kelius, jūrų ir vidaus vandenų uostus, oro uostus ir terminalus.

- (6) patirtis, įgyta taikant Direktyvą 2005/44/EB, parodė, kad svarbu sugriežtinti technines specifikacijas, susijusias su laivybos ir reisų planavimo duomenų teikimu, siekiant pagerinti UIP naudotojams teikiamos informacijos kokybę ir savalaikiškumą. Europos bazinių duomenų valdymo sistemoje (ERDMS) pateikiami baziniai duomenys ir kodų sąrašai, būtini tinkamam UIP veikimui užtikrinti; ją sukūrė ir šiuo metu valdo Komisija. Ateityje ERDMS valdymas galėtų būti perduotas trečiajai šaliai;
- (7) jei UIP naudotojai laivybos metu gautų naujausią ir tikslią informaciją apie farvaterio būklę ir konkrečius taškus, pvz., tiltus, šliuzus ir vidaus vandenų uostus, turėtų padidėti bendras vidaus vandenų sektoriaus efektyvumas. Todėl UIP turėtų apimti keitimąsi naujausiais duomenimis su pusiau ir visiškai automatizuotomis šliuzų ir judamųjų tiltų infrastruktūros valdymo sistemomis, taip pat su vidaus vandenų uostų bendruomenės sistemomis;
- (8) kad UIP būtų galima sujungti su logistikos grandine, svarbu, kad informacija būtų dalijamasi ne tik tarp vidaus vandenų transporto naudotojų (pvz., per vidaus vandenų uostų bendrijos sistemas ir pažangiąsias vidaus vandenų kelių infrastruktūros sistemas), bet ir su kitų rūšių transporto sistemomis ir taikomosiomis programomis. Jūrų sektoriaus nacionalinės vieno langelio sistemos (MNSW) Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinkoje (EMSWe)<sup>11</sup> turėtų sudaryti sąlygas suderinti pranešimų jūrų transporto srityje teikimą iš laivų visoje Sąjungoje. Keičiantis su eismu susijusia informacija, pavyzdžiui, informacija apie atvykimo ir išvykimo laiką, būtų užtikrintas sąveikumas, daugiarūšiškumas ir sklandus vidaus vandenų transporto integravimas į bendrą logistikos grandinę. Elektroninė krovinių vežimo informacija (eFTI) turėtų būti UIP naudotojų keitimosi krovinių informacija apie pavojinguosius krovinius ir atliekas, kai to reikia, pagrindas. Prireikus UIP turėtų sudaryti palankesnes sąlygas sąsajoms su kitų rūšių transporto skaitmeninėmis sistemomis ir platformomis ir teikti joms informaciją;

---

<sup>11</sup> 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1239, kuriuo nustatoma Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka ir panaikinama Direktyva 2010/65/ES (OL L 198, 2019 7 25, p. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) vidaus vandenų laivų ir vidaus vandenų uostų keitimasis informacija, pavyzdžiui, apie uosto įrenginių prieinamumą, darbo laiką arba apie laivus ir krovinius, ne visada yra optimalus, o tai daro poveikį vežimo vidaus vandenų keliais efektyvumui. Informacija apie alternatyviųjų degalų infrastruktūros prieinamumą uostuose yra ypač svarbi sektoriaus aplinkosauginiam veiksmingumui skatinti. Siekiant supaprastinti ir racionalizuoti keitimąsi tokia informacija ir padidinti bendrą sektoriaus efektyvumą, svarbu, kad keitimasis tokia informacija taptų UIP dalimi ir kad būtų parengtos būtinos techninės specifikacijos;
- (10) naudojant vieną bendrą skaitmeninę UIP platformą turėtų būti supaprastintos UIP nuostatos, padidintas vežimo vidaus vandenų keliais efektyvumas ir sumažinta UIP teikėjams ir naudotojams tenkanti našta. Ta platforma (toliau – Europos UIP aplinka) turėtų padėti teikti atitinkamas paslaugas, būti pagrindinis keitimosi UIP informacija vidaus vandenų sektoriuje ir su kitų rūšių transportu punktas, todėl ji turėtų tapti pagrindiniu skaitmeniniu UIP teikimo Sąjungoje pagrindu. Valstybės narės turėtų paskirti vieną ar daugiau kompetentingų institucijų, kurios būtų atsakingos už Europos UIP aplinkos veikimą. Šios institucijos yra duomenų valdytojos Europos UIP aplinkos valdymo tikslais;
- (11) siekiant užtikrinti vienodas Europos UIP aplinkos įdiegimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti platformos plėtros ir veikimo sistemą. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011<sup>12</sup>;
- (11a) bendradarbiavimas su trečiosiomis valstybėmis, visų pirma kaimyninėmis valstybėmis, yra svarbus siekiant užtikrinti Europos UIP aplinkos ir šių trečiųjų valstybių nacionalinių UIP ryšį ir sąveikumą;

---

<sup>12</sup> 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11b) valstybės narės, jeigu tinkama, bendradarbiaudamos su Sąjunga, turėtų skatinti jų vidaus vandenų keliuose plaukiojančių laivų kapitonus, valdytojus, agentus arba savininkus ir tuose laivuose esančių krovinių siuntėjus arba savininkus visapusiškai naudotis paslaugomis, teikiamomis pagal šią direktyvą;
- (12) valstybės narės raginamos nustatyti veiksmingą skundų nagrinėjimo tvarką. Nagrinėjant skundus, susijusius su tarpvalstybiniais elementais (pavyzdžiui, nesuderinamais laivų informacijos teikimo standartais), valstybių narių institucijos raginamos bendradarbiauti, nes 75 proc. vežimo vidaus vandenų keliais yra tarptautiniai reisai. Bet koks skundų nagrinėjimas pagal šią direktyvą neturėtų daryti poveikio priežiūros institucijų kompetencijai pagal Sąjungos ir valstybių narių teisės aktus, įskaitant Reglamentą (ES) 2016/679<sup>13</sup> ir Reglamentą (ES) 2018/1725<sup>14</sup>;
- (13) siekiant užtikrinti tinkamą ir suderintą Direktyvos 2005/44/EB nuostatų įgyvendinimą, techninės specifikacijos turėtų būti rengiamos pagal tam tikrus principus (visų pirma pagal nurodytuosius II priede). Tuose principuose turėtų būti išdėstyti pagrindiniai elementai, kurie turėtų būti įtraukti į kiekvieną UIP komponentą;
- (14) UIP tikslais taikomais reikalavimais ir techninėmis specifikacijomis visų pirma turėtų būti užtikrinta, kad UIP duomenys, kurie pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/679 yra asmens duomenys galėtų būti tvarkomi tik pagal išsamią, teisėmis grindžiamą prieigos kontrolės sistemą, kurioje būtų numatytos priskirtos funkcijos, kad visos kompetentingos institucijos galėtų nedelsiant gauti prieigą prie tų duomenų pagal savo atitinkamą reguliavimo kompetenciją, kad būtų įgyvendintos tinkamos techninės ir organizacinės priemonės, kuriomis būtų užtikrinta, kad asmens duomenis elektroninėmis priemonėmis būtų galima tvarkyti pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą

---

<sup>13</sup> OL L 119, 2016 5 4, p. 1.

<sup>14</sup> OL L 295, 2018 11 21, p. 39.

(ES) 2016/679<sup>15</sup> ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1725<sup>16</sup>, be kita ko, siekiant apsaugoti nuo asmens duomenų saugumo pažeidimų, ir kad neskelbtiną komercinę informaciją būtų galima tvarkyti laikantis tos informacijos konfidencialumo;

- (15) siekiant užtikrinti saugią ir optimalią laivybą vidaus vandenų keliais, valstybės narės turėtų žinoti visų vidaus vandenų laivų buvimo vietą, be kita ko, naudodamos automatinio identifikavimo sistemų (AIS) duomenis. Valstybės narės taip pat turėtų keistis su UIP susijusia informacija, kad padidintų UIP efektyvumą ir sumažintų ataskaitų teikimo reikalavimus. Kai su UIP susijusios informacijos šiais tikslais neįmanoma perduoti ir ją keistis netvarkant asmens duomenų, pavyzdžiui, asmenvardžių arba buvimo vietos nustatymo duomenų, pagal kuriuos galima tiesiogiai ar netiesiogiai nustatyti asmens tapatybę, valstybės narės turėtų užtikrinti tų asmens duomenų tvarkymo teisėtumą pagal Reglamentą (ES) 2016/679 ir, kai taikytina, Direktyvą 2002/58/EB;
- (16) [...]
- (17) kai tai tinkamai pagrindžiama atlikus atitinkamą analizę ir kai nėra tinkamų bei atnaujintų tarptautinių standartų, kuriais būtų užtikrinta laivybos sauga, arba kai dėl Europos vidaus vandenų laivybos standartų rengimo komiteto (CESNI) sprendimų priėmimo proceso pakeitimų arba rezultatų būtų pakenkta Sąjungos interesams, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus siekiant iš dalies pakeisti Direktyvos 2005/44/EB III priedą, kad, laikantis Direktyvos 2005/44/EB II priede nustatytų principų, būtų pateiktos tinkamos UIP techninės specifikacijos, siekiant apsaugoti Sąjungos interesus;

---

<sup>15</sup> 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (OL L 119, 2016 5 4, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

<sup>16</sup> 2018 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1725 dėl fizinių asmenų apsaugos Sąjungos institucijoms, organams, tarnyboms ir agentūroms tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 45/2001 ir Sprendimas Nr. 1247/2002/EB (OL L 295, 2018 11 21, p. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) įgyvendinant Direktyvą 2005/44/EB įgyta patirtis rodo, kad techninių specifikacijų nustatymo ir atnaujinimo laikotarpis buvo ilgas, o tai turėjo įtakos sektoriaus veiklos rezultatams. Todėl svarbu pakeisti techninių specifikacijų nustatymo procesą;
- (19) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/1629<sup>17</sup> toks procesas nustatytas remiantis CESNI parengtomis techninėmis specifikacijomis. CESNI<sup>18</sup>, globojamas Laivybos Reino upe centrinės komisijos (CCNR) ir atviras visų valstybių narių ekspertams, yra atsakingas už vidaus vandenių transporto techninių standartų rengimą. Patirtis parodė, kad CESNI organizuotai ir laiku parengė ir atnaujino techninius reikalavimus, taikomus vidaus vandenių laivams. Atsižvelgiant į CESNI kompetenciją ir Direktyvos (ES) 2016/1629 įgyvendinimo patirtį, panašus metodas turėtų būti taikomas ir Direktyvos 2005/44/EB atveju;
- (20) siekiant užtikrinti aukštą vidaus vandenių laivybos saugos ir efektyvumo lygį, užtikrinti UIP teikimą ir atsižvelgti į mokslo ir technikos pažangą bei kitus pokyčius šiame sektoriuje, nuoroda į upių informacijos paslaugoms taikomas technines specifikacijas, Europos upių informacijos paslaugų standartą (ES-RIS), jeigu jis atitinka II priedo principus, turėtų būti neatsiejama, bet ne esminė Direktyvos 2005/44/EB dalis ir turėtų būti nuolat atnaujinama. Todėl pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų iš dalies keičiamas Direktyvos 2005/44/EB III priedas, siekiant atnaujinti nuorodą į naujausią standarto ES-RIS versiją ir nustatyti jo taikymo pradžios datą;

---

<sup>17</sup> 2016 m. rugsėjo 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/1629, kuria nustatomi vidaus vandenių laivams taikomi techniniai reikalavimai, iš dalies keičiama Direktyva 2009/100/EB ir panaikinama Direktyva 2006/87/EB (OL L 252, 2016 9 16, p. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

<sup>18</sup> CESNI įsteigtas pagal CCNR rezoliuciją 2015-i-3.

- (21) priimant deleguotuosius aktus ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais<sup>19</sup>. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodą dalyvavimą atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir ekspertai, ir jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (22) Direktyvos 2005/44/EB 11 straipsnyje nurodytas Vidaus vandenų keliais krovinius ir keleivius vežančių laivų kapitonus išduotų pažymėjimų komitetas buvo panaikintas. Vietoje jo įsteigtas Vidaus vandenų transporto komitetas, turintis patirties vidaus vandenų kelių sektoriaus standartų ir techninių specifikacijų srityje, yra tinkamas padėti Komisijai, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011<sup>20</sup>, kiek tai susiję su UIP. Be to, šia direktyva daromi Direktyvos 2005/44/EB 5 ir 12 straipsnių, susijusių su komiteto procedūra, pakeitimai, į kuriuos reikia atsižvelgti atnaujintame straipsnyje. Todėl Direktyvos 2005/44/EB 11 straipsnis turėtų būti iš dalies pakeistas, kad būtų atsižvelgta į šiuos pakeitimus;
- (23) siekiant geresnio reglamentavimo ir supaprastinimo, Direktyvoje 2005/44/EB turėtų būti galima daryti nuorodas į tarptautinius standartus nedubliuojant jų Sąjungos teisinėje sistemoje;
- (24) UIP Sąjungoje kuriamos nuo 2005 m., o valstybės narės sukaupė nemažai jų plėtros ir įgyvendinimo patirties. Be to, UIP veikimui būtinos techninės specifikacijos įtrauktos į Direktyvos 2005/44/EB III priedą. Todėl Direktyvos 2005/44/EB 12 straipsnio 2 dalis turėtų būti išbraukta. Be to, iš dalies pakeitus Direktyvos 2005/44/EB taikymo sritį, kad dėmesys būtų sutelktas į TEN-T, reikalavimas įdiegti UIP taikomas svarbiausiems vandenų keliams, sukuriant patikimą transporto tinklą. Todėl Direktyvos 2005/44/EB 12 straipsnio 3 dalis turėtų būti išbraukta;

<sup>19</sup> OL L 123, 2016 5 12, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinst/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj).

<sup>20</sup> 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (25) laikantis proporcingumo principo, siekiant pagrindinio tikslo sukurti upių informacijos paslaugų (UIP) teikimo Sąjungoje sistemą, būtina ir tikslinga nustatyti UIP kūrimo, veikimo ir techninių specifikacijų taisykles. Pagal Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnio 4 dalį šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (26) vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/1725 42 straipsnio 1 dalimi, buvo konsultuojamasi su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu ir jis 2024 m. kovo 20 d. pateikė nuomonę<sup>21</sup>;
- (27) todėl Direktyva 2005/44/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

---

<sup>21</sup> OL C [...], [...], p. [...].

*I straipsnis*

**Direktyvos 2005/44/EB daliniai pakeitimai**

Direktyva 2005/44/EB iš dalies keičiama taip:

1) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

*„I straipsnis*

**Objektas**

1. Šia direktyva nustatoma suderintų upių informacijos paslaugų (UIP) įdiegimo ir naudojimo Sąjungoje sistema, siekiant remti vidaus vandenų transportą ir tokiu būdu padidinti jo saugą, efektyvumą ir tvarumą bei palengvinti jo sąveiką su kitomis transporto rūšimis.
2. Šia direktyva nustatomas pagrindas rengti bei toliau tobulinti techninius reikalavimus, specifikacijas ir sąlygas, užtikrinančius suderintas, sąveikas ir prieinamas UIP Sąjungos vidaus vandenų keliuose, ir sudaryti palankesnes sąlygas standartizuotoms sąsajoms su kitų transporto rūšių eismo valdymo paslaugomis.“;

2) 2 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

- „1. Ši direktyva taikoma UIP įgyvendinimui ir veikimui visuose valstybių narių vidaus vandenų keliuose ir vidaus vandenų uostuose, kurie yra transeuropinio transporto tinklo, nurodyto Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1315/2013<sup>22</sup> I ir II prieduose, dalis ir kurie yra tiesiogiai sujungti su kitos valstybės narės vidaus vandenų keliais ir vidaus vandenų uostais, kurie yra transeuropinio transporto tinklo, nurodyto Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1315/2013 I ir II prieduose, dalis.“;

---

<sup>22</sup> 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3) 3 straipsnis papildomas šiais punktais:

- „ha) transeuropinis transporto tinklas (TEN-T) – vidaus vandenų keliai, apibrėžti Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 I priede;
- hb) [...];
- hc) [...];
- hd) [...];
- he) Europos bazinių duomenų valdymo sistema (ERDMS) – vieno prieigos taško saugykla (biblioteka), kurioje kaupiami baziniai duomenys ir kodų sąrašai, naudojami vidaus vandenų transporto IT taikomosiose programose. Ji neapima valstybės narės pagal I ir III priedus pateiktų tinklo duomenų;
- hf) uostų bendrijos sistema – elektroninė platforma, skirta viešiesiems ir privatiesiems suinteresuotiesiems subjektams keistis informacija, kad būtų užtikrinti sklandūs uostų ir logistikos procesai;
- hg) pažangioji vidaus vandenų kelių infrastruktūros sistema – viešojo vandens kelių valdymo institucijų valdoma elektroninė platforma, padedanti pusiau ir visiškai automatizuotai valdyti TEN-T vežimo vidaus vandenų keliais infrastruktūrą šliuzuose ir judamuosiuose tiltuose;
- hh) Europos UIP aplinka – elektroninė vieno prieigos taško platforma, kurios šaltinis yra nacionalinė UIP informacija UIP naudotojams ir kurioje teikiami saitai į elektroninius pranešimus pagal vienkartinio duomenų pateikimo principą;
- hi) vidaus vandenų uostai – TEN-T pagrindinio tinklo arba TEN-T visuotinio tinklo vidaus vandenų uostai, nurodyti ir suskirstyti į kategorijas Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 II priede.“;

4) 4 straipsnis pakeičiamas taip:

*„4 straipsnis*

#### **UIP kūrimas**

1. Valstybės narės imasi būtinų priemonių įgyvendinti UIP vidaus vandenų keliuose ir vidaus vandenų uostuose, kurie patenka į šios direktyvos taikymo sritį.
2. Valstybės narės plėtoja UIP taip, kad UIP taikymas būtų efektyvus, kad jį būtų galima toliau plėsti ir kad jis būtų sąveikus, siekiant užtikrinti jo ryšį su kitais UIP taikymo būdais ir su kitų transporto rūšių sistemomis, taip pat kad būtų galima užtikrinti jo sąsajas su transporto valdymo sistemomis ir komercine veikla.
3. Kad įdiegtų UIP, valstybės narės:
  - a) užtikrina, kad UIP naudotojams būtų teikiami visi svarbūs duomenys, susiję su laivyba ir reisų planavimu vidaus vandenų keliuose. Šie I priede nurodyti tinklo duomenys atnaujinami ir pateikiami bent jau prieinamu bendru elektroniniu formatu pagal III priedą;
  - b) užtikrina, kad UIP naudotojai, be a punkte minimų duomenų, laivybos tikslais galėtų naudotis elektroniniais navigaciniais žemėlapiais, kuriuose būtų nurodyti visi jų TEN-T vidaus vandenų keliai ir vidaus vandenų uostai;
  - c) sudaro sąlygas, kad kompetentingos institucijos iš laivų gautų elektroninius pranešimus su visa reikiama informacija, jei nacionaliniuose arba tarptautiniuose aktuose nustatytas privalomas pranešimų siuntimas iš laivų. Tarpvalstybinio vežimo atveju visi šie duomenys perduodami tarp kaimyninių valstybių kompetentingų institucijų prieš laivams atvykstant prie sienos;

- d) užtikrina, kad pranešimai kapitonams, įskaitant informaciją apie vandens lygį (arba didžiausią leistiną grimzlę) ir ledą jų vidaus vandens keliuose, būtų teikiami standartizuotų, koduotų ir parsisiųsdinamų pranešimų būdu. Standartiniame pranešime pateikiama būtiniausia informacija saugiai laivybai užtikrinti. Pranešimai kapitonams atnaujinami ir pateikiami bent jau prieinamu bendru elektroniniu formatu;
- e) [...];
- ea) užtikrina, kad tinklo duomenys Europos UIP aplinkoje būtų nuolat atnaujinami nedelsiant pateikiant visus būtinus tinklo duomenis, apibrėžtus I ir III prieduose;
- f) padeda užtikrinti, kad per sąsajas, atitinkančias technines specifikacijas, nustatytas pagal II priedo 7 dalį, kai taikytina, Sąjungos teisės aktais nustatytoms elektroninėms keitimosi informacija aplinkoms, naudojamoms kitų rūšių transportui, būtų teikiama bent jau su eismu susijusi informacija;
- g) [...];
- h) užtikrina, kad vidaus vandenų uostų bendrijų sistemoms būtų suteikiamos standartizuotos sąsajos pagal II ir III priedus, įskaitant, be kita ko, dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros, visų pirma tų įrenginių, kurių reikalaujama pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2023/180423 10 straipsnį, prieinamumo;
- i) užtikrina, kad upių eismo valdymo tikslais standartizuotos sąsajos pagal II ir III priedus būtų suteikiamos kitoms pažangiosioms vidaus vandenų kelių infrastruktūros sistemoms.

---

<sup>23</sup> 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES (OL L 234, 2023 9 22, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Šioje dalyje nurodytos pareigos vykdomos laikantis I ir II prieduose nustatytų reikalavimų ir principų.

4. Kompetentingos valstybių narių institucijos steigia UIP centrus, atsižvelgdamos į regiono poreikius.
5. Valstybės narės kartu sukuria, reglamentuoja, valdo, naudoja ir prižiūri Europos UIP aplinką, kurioje teikiamos su farvateriais, infrastruktūra, eismu ir transportu susijusios paslaugos ir reikiami duomenys. Europos UIP aplinka yra prieinama visiems UIP naudotojams ir yra pagrindinė platforma, kurioje keičiamasi su UIP susijusia informacija. Joje yra sąsajos, skirtos jungtims su kitų rūšių transporto sistemomis ir vidaus vandenų uostais. Valstybės narės paskiria vieną ar daugiau kompetentingų institucijų, kurios būtų atsakingos už Europos UIP aplinką.
6. Komisija, remdamasi II priedo 7 punkte nustatytais UIP techninių specifikacijų principais, priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos Europos UIP aplinkos veikimo charakteristikos, funkcijos ir procedūros, taip pat paskiriamas ją valdantis subjektas, kad būtų užtikrintas vienodas jų įgyvendinimas visoje Sąjungoje. Tie įgyvendinimo aktai priimami pagal 11 straipsnio 2 dalyje nurodytą nagrinėjimo procedūrą.
7. Automatinio identifikavimo sistemų (AIS) naudojimo atveju taikomas Bukarešte 2012 m. balandžio 12 d. pagal Tarptautinės telekomunikacijų sąjungos (TTS) radijo ryšio nuostatas sudarytas regioninis susitarimas dėl radijo ryšiu teikiamų paslaugų vidaus vandenų keliuose.
8. [...].
9. Komisija imasi reikiamų priemonių UIP sąveikumui, patikimumui, prieinamumui ir saugumui patikrinti.“;

5) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

*„5 straipsnis*

### **Techninės gairės ir specifikacijos**

1. Siekiant padėti teikti UIP ir užtikrinti šių paslaugų sąveikumą, kaip reikalaujama 4 straipsnio 2 dalyje, taikomos III priede nurodytos techninės specifikacijos, atitinkančios II priede nustatytus principus, ir jos visų pirma apima šias sritis:
  - a) vidaus navigacijos elektroninių žemėlapių rodymo ir informacijos sistemą (vidaus ECDIS);
  - b) elektroninius pranešimus iš laivų;
  - c) pranešimus kapitonams;
  - d) laivo buvimo vietos nustatymo ir sekimo sistemas;
  - e) įrangos, būtinos naudoti UIP, suderinamumą;
  - f) Europos UIP aplinkos veikimo technines specifikacijas;
  - g) sąsają ir keitimąsi informacija su Sąjungos duomenų bazėmis (ERDMS);
  - h) standartizuotą sąsają kitų transporto rūšių IT platformoms;
  - i) standartizuotą sąsają uostų bendrijos sistemoms ir su pažangiosiomis vidaus vandenų kelių infrastruktūros sistemomis;
  - j) laivybos ir reisų planavimo duomenis.“;

(5a) 6 straipsnis pakeičiamas taip:

*„6 straipsnis*

**Palydovinis padėties nustatymas**

UIP, kurioms reikalingas tikslus padėties nustatymas, tikslais rekomenduojama naudoti palydovines padėties nustatymo ir navigacijos sistemas, pavyzdžiui, GALILEO teikiamas navigacijos paslaugas, įskaitant didelio tikslumo paslaugą ir atvirosios paslaugos navigacijos pranešimų atpažinimą bei Europos geostacionarinę navigacinę tinklo sistemą (EGNOS). Taikomųjų programų ir paslaugų, grindžiamų Žemės stebėjimo duomenimis, tikslais rekomenduojama naudoti programos „Copernicus“ duomenis, informaciją ar paslaugas.“;

- 6) 8 straipsnis pakeičiamas taip:

*„8 straipsnis*

**Kompetentingos institucijos**

Valstybės narės paskiria kompetentingas institucijas, atsakingas už UIP taikymą, tarptautinį keitimąsi duomenimis, Europos UIP aplinkos veikimą ir UIP naudotojų skundų nagrinėjimą. Apie šias institucijas pranešama Komisijai ne vėliau kaip ... [dveji metai po šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę dienos].“;

- 7) [...]:
- 8) 9 straipsnis pakeičiamas taip:

*„9 straipsnis*

**Taisyklės dėl privatumo, informacijos saugumo ir asmens duomenų tvarkymo**

1. Valstybės narės imasi tinkamų techninių ir organizacinių priemonių pagal taikytiną Sąjungos ir nacionalinę teisę, kad apsaugotų UIP informaciją ir įrašus nuo nederamų veiksmų arba netinkamo naudojimo, įskaitant neleistiną naudojimąsi jais, pakeitimą ir praradimą, ir užtikrintų komercinės ir kitos neskelbtinos informacijos, kuria keičiamasi pagal šią direktyvą, konfidencialumą.
2. Duomenys, kurie yra asmens duomenys, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/679 4 straipsnio 1 punkte, gali būti tvarkomi remiantis šia direktyva tik tiek, kiek toks tvarkymas yra būtinas UIP taikomųjų programų veikimui, siekiant užtikrinti suderintas, sąveikas ir prieinamas UIP Sąjungos vidaus vandenų keliuose ir sudaryti palankesnes sąlygas standartizuotoms sąsajoms su kitų transporto rūšių eismo valdymo paslaugomis.“;

9) 10 straipsnis pakeičiamas taip:

*„10 straipsnis*

**Dalinio pakeitimo procedūra**

1. [...]
2. Komisijai pagal 10a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų iš dalies keičiamas III priedas, atnaujinant nuorodą į naujausią standarto ES-RIS versiją, prireikus atsižvelgiant į 3 dalyje apibrėžtus kriterijus ir laikantis II priedo principų, ir nustatyti jos taikymo pradžios datą.
3. Kai nėra tinkamų bei atnaujintų techninių specifikacijų arba kai CESNI parengtos techninės specifikacijos neatitinka II priede nustatytų taikytinų reikalavimų arba dėl CESNI sprendimų priėmimo proceso ar kitų standarto elementų pakeitimų būtų pakenkta Sąjungos interesams ir kai tai tinkamai pagrindžiama atlikus atitinkamą analizę, Komisijai pagal 10a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų iš dalies keičiamas III priedas, kad būtų pateiktos tinkamos techninės specifikacijos, grindžiamos II priede išdėstytais principais.“;

10) 10a straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. 10 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo [įsigaliojimo data]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiais, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.“;

11) 10a straipsnio 6 dalis pakeičiama taip:

„6. Pagal šį straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų.“;

12) 11 straipsnis pakeičiamas taip:

### *„11 straipsnis*

#### **Komiteto procedūra**

1. Komisijai padeda Vidaus vandenų transporto komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011<sup>24</sup>.
2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.“;

---

<sup>24</sup> 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- 13) 12 straipsnio 2 ir 3 dalys išbraukiamos;
- 14) Įterpiamas šis straipsnis:

*„12a straipsnis*

**Stebėjimas**

Komisija stebi UIP diegimą Sąjungoje ir ne vėliau kaip ... [5 metai po įsigaliojimo dienos] pateikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai.“;

- 15) Direktyvos 2005/44/EB I priedas pakeičiamas šios direktyvos I priedo tekstu;
- 16) Direktyvos 2005/44/EB II priedas pakeičiamas šios direktyvos II priedo tekstu;
- 17) šios direktyvos III priede pateikiamas tekstas pridedamas kaip III priedas.“.

*2 straipsnis*

**Perkėlimas į nacionalinę teisę**

1. Valstybės narės, kurioms taikoma ši direktyva, užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų pradėta laikytis ne vėliau kaip ... [treji metai po įsigaliojimo dienos]. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.
2. Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.
3. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

*3 straipsnis*

**Įsigaliojimas**

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

*4 straipsnis*

**Adresatai**

Ši direktyva skirta valstybėms narėms, kuriose yra vidaus vandenių kelių, kuriems taikomas Direktyvos 2005/44/EB 2 straipsnis.

Priimta Briuselyje

*Europos Parlamento vardu*

*Tarybos vardu*

*Pirmininkas / Pirmininkė*

*Pirmininkas / Pirmininkė*

**BŪTINIAUSI REIKALAVIMAI DUOMENIMS**

Kaip nurodyta 4 straipsnio 3 dalies a punkte, visų pirma teikiami šie duomenys:

- vandens kelio kryptis, nurodant kilometrus;
- laivams arba konvojams taikomi apribojimai dėl ilgio, pločio, grimzlės ir aukščio virš vandens;
- ribojančių struktūrų, ypač šliuzų ir tiltų, darbo laikas;
- numatomas laukimo prie tiltų, šliuzų ir vidaus vandenų uostų laikas;
- uostų ir krovinių perkrovimo vietos;
- navigacijai reikalingi duomenys apie vandens lygius;
- alternatyviųjų degalų infrastruktūros vieta.

Teikiama informacija turi būti atnaujinta.

## **UIP TECHNINIŲ SPECIFIKACIJŲ PRINCIPAI**

### **1. Bendrieji principai**

UIP techninės specifikacijos turi atitikti šiuos bendruosius principus:

- a) paslaugų ir susijusių sistemų planavimo, įgyvendinimo ir eksploatavimo techninių reikalavimų nurodymo;
- b) UIP struktūros ir organizacijos;
- c) rekomendacijų laivams dalyvauti UIP, dėl individualių paslaugų ir dėl nuoseklios UIP plėtros.

### **2. Vidaus ECDIS**

Elektroninei žemėlapių rodymo ir informacijos sistemai (vidaus vandenų ECDIS) pagal 5 straipsnį parengtos techninės specifikacijos turi atitikti šiuos principus:

- a) suderinamumo su jūrų ECDIS, kad vidaus vandenimis plaukiojantys laivai turėtų geresnes eismo sąlygas estuarijų mišraus eismo zonose ir kad būtų sudarytos geresnės jūrų ir upių eismo sąlygos;
- b) būtinausių reikalavimų apibrėžimo vidaus ECDIS įrangai, taip pat būtinausios informacijos, kuri turi būti pateikta elektroniniuose navigaciniuose žemėlapiuose, siekiant užtikrinti saugią navigaciją ir ypač kad:
  - a) vidaus vandenų ECDIS įranga būtų itin patikima ir prieinama;
  - b) vidaus vandenų ECDIS įranga būtų patvari, kad tinkamai funkcionuotų laive esančiomis tipinės aplinkos sąlygomis, ir jos kokybė ar patikimumas nesumažėtų;
  - c) į elektroninį navigacinį žemėlapi būtų įtraukti visų rūšių geografiniai objektai (pavyzdžiui, farvaterio ribos, statiniai ant kranto, švyturiai), kurie būtini saugiai navigacijai užtikrinti;

- d) laivo valdymo tikslais, elektroninis žemėlapis būtų stebimas naudojantis uždengiamu radaro vaizdu;
- c) į elektroninį navigacinį žemėlapi būtų įtraukta naujausia informacija apie farvaterio gylį ir parodytas iš anksto nustatytas arba faktinis vandens lygis;
- d) į elektroninį navigacinį žemėlapi būtų įtraukta ir vidaus vandenų ECDIS pateikta papildoma (pavyzdžiui, kitų šalių nei kompetentingos institucijos) informacija, nedarant įtakos saugiai navigacijai užtikrinti būtinai informacijai;
- e) elektroniniai navigaciniai žemėlapiai būtų prieinami UIP naudotojams;
- f) elektroniniuose navigaciniuose žemėlapiuose pateikti duomenys būtų prieinami visiems įrangos gamintojams, kai tinkama, už priimtino dydžio mokesčių išlaidoms padengti;
- g) būtų įtraukta ir vidaus vandenų ECDIS pateikta naujausia informacija apie laukimo prie šliuzų, tiltų ir vidaus vandenų uostų laiką, nedarant įtakos saugiai navigacijai užtikrinti būtinai informacijai.

### **3. Elektroniniai pranešimai iš laivų**

Techninės specifikacijos, susijusios su vidaus navigacijoje taikomais elektroniniais pranešimais iš laivų, kaip nustatyta 5 straipsnyje, turi atitikti šiuos principus:

- a) palankių sąlygų sudarymo valstybių narių kompetentingoms institucijoms, vidaus, taip pat jūrų navigacijos ir daugiarašio transporto dalyviams, jei jie susiję su vidaus navigacija, keistis elektroniniais duomenimis;
- b) laivų su institucijomis, institucijų su laivais ir institucijų tarpusavyje keitimosi standartiniais pranešimais apie reisą, siekiant suderinamumo su jūrų navigacija;
- c) naudojimosi tarptautiniu mastu pripažintais kodų sąrašais ir klasifikacijomis, papildomais atsiradus daugiau vidaus navigacijos poreikių;
- d) naudojimosi vieninga Europos laivų identifikavimo numerių sistema.

#### **4. Pranešimai kapitonams**

Techninės specifikacijos, susijusios su pranešimais kapitonams, ypač informacija apie farvaterius, eismą ir jo valdymą, taip pat reiso planavimą, kaip nustatyta 5 straipsnyje, turi atitikti šiuos principus:

- a) naudojimosi standartine duomenų struktūra, paremta iš anksto parengtais tekstiniais moduliais ir kiek įmanoma užkoduota, kad svarbiausią informaciją galima būtų automatiškai išversti į kitas kalbas ir palengvinti pranešimų kapitonams integravimą į reisų planavimo sistemas;
- b) standartinės duomenų struktūros suderinamumo su vidaus vandenų ECDIS duomenų struktūra, kad pranešimai kapitonams būtų lengviau integruoti į vidaus vandenų ECDIS;
- c) suderinimo su techninėmis specifikacijomis, susijusiomis su laivybos ir reisų planavimu, teikiamos informacijos nuoseklumui užtikrinti.

#### **5. Laivų buvimo vietos nustatymo ir sekimo sistemos**

Techninės specifikacijos, susijusios su laivų buvimo vietos nustatymo ir sekimo sistemomis, kaip nustatyta 5 straipsnyje, turi atitikti šiuos principus:

- a) reikalavimų sistemoms ir standartiniams pranešimams bei tvarkos, leidžiančios teikti juos automatiškai, nustatymo;
- b) sistemų, atitinkančių taktinės informacijos apie eismą reikalavimus ir strateginės informacijos apie eismą reikalavimus, atskyrimo pagal buvimo vietos nustatymo tikslumą ir pagal reikalaujamą atnaujinimo lygį;
- c) atitinkamų techninių sistemų laivų buvimo vietos nustatymui ir jų sekimui, pavyzdžiui, vidaus vandens kelių AIS (Vidaus vandens kelių automatinė identifikavimo sistema), aprašymo;
- d) duomenų formatų suderinamumo su jūrų AIS sistema.

## 6. Europos UIP aplinkos principai

Europos UIP aplinkos techninės specifikacijos, kaip nustatyta 5 straipsnyje, turi atitikti šiuos principus:

- a) veikimo kaip vienas skaitmeninis langelis vidaus vandenų laivybos klausimams;
- b) suderinto bendro prieigos šaltinio, iš kurio gaunama naujausia, jei įmanoma, tikralaikė farvaterio būklės informacija, reikalinga saugiai ir darniai laivybai, planavimui ir TEN-T uostų veikimui;
- c) galimybės organizuoti daugiarūšio transporto grandines, užtikrinant tinkamą duomenų apsaugos lygį;
- d) aukšto duomenų tikslumo, kad atitinkami UIP naudotojai galėtų sklandžiai keistis duomenimis visame TEN-T (Sajungoje ir už jos ribų);
- e) patogios naudoti sąsajos, su darbui parengtomis naudingomis ir praktiškoms funkcijomis, pavyzdžiui, galimybe išsaugoti ir laikyti profilius;
- f) vienkartinio duomenų pateikimo principu veikiančio suderinto centrinio pranešimų teikimo punkto (taip pat naudojamo tarptautiniams reisams);
- g) sąsajos su kitomis sistemomis, kuriose informacijos, ryšio, navigacijos arba buvimo padėties / vietos nustatymo technologijos naudojamos infrastruktūrai, judumui ir eismui TEN-T tinkle veiksmingai valdyti ir teikti pridėtinės vertės paslaugas piliečiams bei laivų valdytojams, įskaitant sistemas, kuriomis užtikrinamas saugus, patikimas, aplinkai nekenkiantis ir pajėgumų naudojimo atžvilgiu efektyvus tinklo naudojimas;
- h) apibendrintų bei nuasmenintų naudojimo duomenų rinkimo ir teikimo, kad pagal tokius duomenis būtų galima stebėti, kaip įgyvendinamos UIP – prie tokių duomenų, be kita ko, priskiriamas bent UIP naudotojų skaičius, duomenų prieinamumas Europos UIP aplinkoje, jungimosi ir keitimosi informacija su kitomis skaitmeninėmis sistemomis ar platformomis rodikliai.
- i) kibernetinio saugumo užtikrinimo.

## 7. Duomenų prieinamumas kitoms skaitmeninėms sistemoms arba platformoms

Techninės specifikacijos, susijusios su keitimusi duomenimis su kitomis skaitmeninėmis sistemomis ar platformomis, kaip nustatyta 5 straipsnyje, turi atitikti šiuos principus:

- a) keitimasis duomenimis organizuojamas naudojantis Europos UIP aplinkos teikiamomis funkcijomis;
- b) sudaromos sąlygos lengviau keistis elektroniniais duomenimis tarp UIP technologijų ir naudojamų kitų rūšių transporto duomenų bazių bei sistemų, tam naudojant tinkamus duomenų ryšius ir sąsajas;
- c) nustatomi sistemoms keliami reikalavimai ir automatinio keitimosi duomenimis procedūros;
- d) informacija, ypač laiko atžvilgiu esminiais duomenimis, turi būti keičiamasi tikruoju laiku;
- e) saugus keitimasis informacija turi būti užtikrinamas taikant išsamią teisėmis grindžiamos prieigos kontrolės sistemą;
- f) sistemos keitimosi duomenimis pagrindai kuriami taip, kad ateityje būtų galima vykdyti plėtrą ir prireikus kurti sąsajas su kitomis sistemomis, be kita ko, keitimuisi duomenimis su būsima Europos judumo duomenų erdve ir su bet kuria kita sistema, sukurta daugiarūšio transporto inovacijoms skatinti.

## 8. [...]

[...]

- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]
- e) [...]
- f) [...]

## 9. Laivybos ir reisų planavimo duomenys

Techninės specifikacijos, susijusios su laivybos ir reisų planavimo duomenimis, kaip nustatyta 5 straipsnyje, turi atitikti šiuos principus:

- a) naujausia informacija teikiama vienodais laikotarpiais ir bent tuomet, kai įvyksta svarbių farvaterio būklės pokyčių, galinčių paveikti navigaciją;
- b) tos specifikacijos apima bent šią informaciją:
  - a) numatomą laukimo prie šliuzų, (judamųjų) tiltų ir vidaus vandenų uostų laiką;
  - a1) Europos vandenų kelių tinklo duomenis, reikalingus laivybos ir reisų planavimui ir apimančius bent I priede nustatytus minimaliuosius reikalavimus;
  - b) vandens lygį, mažiausiąjį gylį, laivakelio aukštį, užtvaros būseną, jei kliudo laivybai, režimą, prognozuojamą vandens lygį ir prognozuojamą mažiausiąjį gylį;
  - c) ledo būklę ir susijusias navigacijos galimybes;
  - d) šliuzų, (judamųjų) tiltų ir vidaus vandenų uostų darbo laiką.
  - e) [...]
- c) informacija turi būti teikiama atitinkamai vidaus vandenų ECDIS, pranešimuose kapitonams ir Europos UIP aplinkoje.

**UIP TECHNINĖS SPECIFIKACIJOS**

Upių informacijos paslaugoms taikytinos techninės specifikacijos nustatytos standarte [ES-RIS 2023/1].

---