2025/12

8.1.2025.

# EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2025/12

**(2024. gada 19. decembris),**

**par iepriekšējas pasažieru informācijas vākšanu un nosūtīšanu robežpārbaužu pie ārējām robežām uzlabošanai un atvieglošanai, ar ko groza Regulas (ES) 2018/1726 un (ES) 2019/817 un atceļ Padomes Direktīvu 2004/82/EK**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 77. panta 2. punkta b) un d) apakšpunktu un 79. panta 2. punkta c) apakšpunktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

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

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ([2]),

tā kā:

(1) Personu robežpārbaužu veikšana pie ārējām robežām ievērojami palīdz nodrošināt Savienības, tās dalībvalstu un tās pilsoņu ilgtermiņa drošību, un tādējādi tā joprojām ir svarīgs drošības pasākums, it īpaši zonā bez iekšējās robežkontroles. Robežpārbaudes attiecīgā gadījumā jāveic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/399 ([3]), lai palīdzētu apkarot nelegālo imigrāciju un novērst draudus dalībvalstu iekšējai drošībai, sabiedriskajai kārtībai, sabiedrības veselībai un starptautiskajām attiecībām. Šādas robežpārbaudes jāveic tā, lai pilnībā respektētu cilvēka cieņu un lai tās pilnībā atbilstu attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem, tostarp Eiropas Savienības Pamattiesību hartai ("Harta").

(2) Pasažieru datu un lidojuma informācijas, kas nosūtīta pirms pasažieru ierašanās un ko dēvē par iepriekšējas pasažieru informācijas vai IPI datiem, izmantošana palīdz paātrināt nepieciešamās robežpārbaudes robežšķērsošanas procesa laikā. Šīs regulas nolūkiem minētais process konkrēti attiecas uz robežu šķērsošanu starp kādu trešo valsti vai kādu dalībvalsti, uz kuru šī regula neattiecas, un dalībvalsti, uz kuru šī regula attiecas. IPI datu izmantošana uzlabo pie šīm ārējām robežām veicamās robežpārbaudes, jo tiek nodrošināts pietiekami daudz laika, lai varētu veikt rūpīgas un visaptverošas visu pasažieru robežpārbaudes, nesamērīgi negatīvi neietekmējot likumīgus pasažierus. Tāpēc pie ārējām robežām veicamo robežpārbaužu efektivitātes un lietderības labad būtu jāparedz pienācīgs tiesiskais regulējums, lai nodrošinātu, ka dalībvalstu kompetentajām robežu iestādēm šādās ārējo robežu robežšķērsošanas vietās būtu piekļuve IPI datiem pirms pasažieru ierašanās.

(3) Esošais tiesiskais regulējums IPI datu jomā (Padomes Direktīva 2004/82/EK ([4]) un valstu tiesību akti, ar kuriem transponē minēto direktīvu) ir izrādījies svarīgs robežpārbaužu uzlabošanā, jo īpaši tādēļ, ka ir ticis izveidots satvars, nodrošinot dalībvalstīm iespēju ieviest noteikumus, ar kuriem gaisa pārvadātājiem nosaka pienākumu nosūtīt IPI datus par pasažieriem, kas pārvadāti uz dalībvalstu teritoriju. Tomēr valstu līmenī joprojām pastāv atšķirīga prakse. Konkrēti – no gaisa pārvadātājiem netiek sistemātiski pieprasīti IPI dati, un gaisa pārvadātājiem jāizpilda atšķirīgas prasības attiecībā uz vācamās informācijas veidu un nosacījumiem, saskaņā ar kuriem IPI dati jānosūta kompetentajām robežu iestādēm. Minētās atšķirības ne tikai rada nevajadzīgas izmaksas un sarežģījumus gaisa pārvadātājiem, bet arī traucē nodrošināt to personu efektīvas un lietderīgas priekšpārbaudes, kuras ierodas pie ārējām robežām.

([1]) OV C 228, 29.6.2023., 97. lpp.
([2]) Eiropas Parlamenta 2024. gada 25. aprīļa nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2024. gada 12. decembra lēmums.
([3]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/399 (2016. gada 9. marts) par Savienības Kodeksu par noteikumiem, kas reglamentē personu pārvietošanos pār robežām (Šengenas Robežu kodekss) (OV L 77, 23.3.2016., 1. lpp.).
([4]) Padomes Direktīva 2004/82/EK (2004. gada 29. aprīlis) par pārvadātāju pienākumu darīt zināmus datus par pasažieriem (OV L 261, 6.8.2004., 24. lpp.).

(4) Spēkā esošais tiesiskais regulējums jāatjaunina un jāaizstāj, lai nodrošinātu, ka noteikumi par IPI datu vākšanu un nosūtīšanu nolūkā uzlabot un atvieglot pie ārējām robežām veicamo robežpārbaužu efektivitāti un lietderību un apkarot nelegālo imigrāciju ir skaidri, saskaņoti un efektīvi un atbilst Regulas (ES) 2016/399 noteikumiem attiecībā uz dalībvalstīm, kurām to piemēro, un valsts tiesību aktiem, ja to nepiemēro.

(5) Lai pēc iespējas lielākā mērā nodrošinātu konsekventu pieeju gan Savienības, gan starptautiskā līmenī un, ņemot vērā starptautiskā līmenī piemērojamos noteikumus par IPI datu vākšanu, atjauninātajā tiesiskajā regulējumā, kas izveidots ar šo regulu, būtu jāņem vērā attiecīgā prakse, par kuru starptautiskajā līmeni panākta vienošanās ar gaisa satiksmes nozari, piemēram, saistībā ar Pasaules Muitas organizācijas, Starptautiskās Gaisa transporta asociācijas un Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) vadlīnijām par iepriekšēju pasažieru informāciju.

(6) IPI datu vākšana un nosūtīšana ietekmē cilvēku privātumu un ietver viņu personas datu apstrādi. Lai pilnībā ievērotu cilvēku pamattiesības, jo īpaši tiesības uz privātās dzīves neaizskaramību un personas datu aizsardzību, saskaņā ar Hartu būtu jāparedz pienācīgi ierobežojumi un aizsargpasākumi. Piemēram, jebkādai IPI datu apstrādei un jo īpaši tādu IPI datu, kas ir personas dati, apstrādei arī turpmāk būtu stingri jāaprobežojas tikai ar to, kas ir vajadzīgs un samērīgs šajā regulā noteikto mērķu sasniegšanai. Turklāt būtu jānodrošina, ka jebkādu IPI datu, kas savākti un nosūtīti saskaņā ar šo regulu, apstrāde nerada nekādu diskrimināciju, kura aizliegta saskaņā ar Hartu.

(7) Lai sasniegtu šīs regulas mērķus, tā būtu jāpiemēro visiem gaisa pārvadātājiem, kas veic lidojumus uz Savienību, kā definēts šajā regulā, neatkarīgi no tā, kur šos lidojumus veicošie gaisa pārvadātāji iedibināti, un aptverot gan regulārus, gan neregulārus lidojumus. Šīs regulas darbības jomā neietilpst datu vākšana no jebkādām citām civilās aviācijas gaisa kuģu darbībām, piemēram, pilotu skolu lidojumiem, medicīniskiem lidojumiem, ārkārtas lidojumiem, kā arī militāriem lidojumiem. Šī regula neskar datu vākšanu no šādiem lidojumiem, kā paredzēts valstu tiesību aktos, kas ir saderīgi ar Savienības tiesību aktiem. Komisijai būtu jāizvērtē, vai ir iespējams ieviest Savienības sistēmu, kas privāto lidojumu operatoriem uzliktu par pienākumu vākt un nosūtīt datus par aviopasažieriem.

(8) Gaisa pārvadātāju pienākumam vākt un nosūtīt IPI datus saskaņā ar šo regulu būtu jāattiecas uz visiem pasažieriem, kas veic lidojumus uz Savienību, tranzīta pasažieriem, kuru galamērķis ir ārpus Savienības, un visiem apkalpes locekļiem, kuri nepilda dienesta pienākumus, bet kurus gaisa pārvadātājs ir izvietojis lidojumā saistībā ar viņu pienākumiem.

(9) Efektivitātes un juridiskās noteiktības labad būtu skaidri un izsmeļoši jāuzskaita informācijas elementi, kas kopā veido IPI datus un kas jāvāc un pēc tam jānosūta saskaņā ar šo regulu, lai tie aptvertu gan informāciju par katru pasažieri, gan informāciju par konkrētā pasažiera veikto lidojumu. Saskaņā ar šo regulu un starptautiskajiem standartiem visos gadījumos, uz kuriem attiecas šī regula, šādā lidojumu informācijā būtu jāietver informācija par sēdvietu un bagāžu, ja šāda informācija ir pieejama, un informācija par robežšķērsošanas vietu ieceļošanai attiecīgās dalībvalsts teritorijā. Ja informācija par bagāžu vai sēdvietu ir pieejama citās IT sistēmās, kas ir gaisa pārvadātāja, tā operatora, tā sistēmas nodrošinātāja vai lidostas iestādes rīcībā, gaisa pārvadātājiem šī informācija būtu jāiekļauj IPI datos, kas jānosūta kompetentajām robežu iestādēm. IPI dati, kas definēti un reglamentēti šajā regulā, neietver biometriskos datus.

(10) Lai nodrošinātu elastību un inovāciju, principā būtu jāļauj katram gaisa pārvadātājam noteikt, kā tas pilda savus pienākumus attiecībā uz šajā regulā paredzēto IPI datu vākšanu, ņemot vērā dažādos šajā regulā definētos gaisa pārvadātāju veidus un to konkrētos uzņēmējdarbības modeļus, tostarp attiecībā uz reģistrācijas laiku un sadarbību ar lidostām. Tomēr, ņemot vērā, ka pastāv piemēroti tehnoloģiskie risinājumi, kas ļauj automātiski vākt konkrētus IPI datus, vienlaikus nodrošinot to, ka attiecīgie IPI dati ir pareizi, pilnīgi un atjaunināti, un ņemot vērā šādas tehnoloģijas izmantošanas priekšrocības efektivitātes un lietderības ziņā, būtu jānosaka gaisa pārvadātājiem pienākums vākt šādus IPI datus, ar automatizētiem līdzekļiem nolasot informāciju no ceļošanas dokumentā ietvertajiem mašīnlasāmajiem datiem. Ja šādu automatizētu līdzekļu izmantošana nav tehniski iespējama ārkārtas apstākļos, gaisa pārvadātājiem IPI dati izņēmuma kārtā būtu jāvāc manuāli vai nu tiešsaistes reģistrācijas procesā, vai arī reģistrācijas laikā lidostā, rīkojoties tā, lai nodrošinātu šajā regulā paredzēto uzdevumu izpildi.

(11) IPI datu vākšanai ar automatizētiem līdzekļiem būtu stingri jāaprobežojas ar burtciparu datiem, kas ietverti ceļošanas dokumentā, un tai nevajadzētu novest pie biometrisko datu vākšanas no ceļošanas dokumenta. Tā kā IPI datu vākšana ir daļa no reģistrācijas procesa tiešsaistē vai lidostā, šajā regulā netiek noteikts pienākums gaisa pārvadātājiem pārbaudīt pasažiera ceļošanas dokumentu iekāpšanas brīdī. Šīs regulas ievērošana neietver prasību, ka

pasažieriem iekāpšanas brīdī jābūt līdzi ceļošanas dokumentam. Tam nevajadzētu skart pienākumus, kas izriet no citiem Savienības tiesību aktiem vai valsts tiesību aktiem, kuri atbilst Savienības tiesību aktiem.

(12) IPI datu vākšanai no ceļošanas dokumentiem būtu jāatbilst arī *ICAO* standartiem par mašīnlasāmiem ceļošanas dokumentiem, kas ir iekļauti Savienības tiesību aktos ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/1157 ([5]), Padomes Regulu (EK) Nr. 2252/2004 ([6]) un Padomes Direktīvu (ES) 2019/997 ([7]).

(13) Šajā regulā un attiecīgajos deleģētajos un īstenošanas aktos noteiktajām prasībām būtu jānodrošina, ka gaisa pārvadātāji šo regulu īsteno vienādi, tādējādi līdz minimumam samazinot to attiecīgo sistēmu savstarpējās savienojamības izmaksas. Lai gaisa pārvadātājiem atvieglotu minēto prasību saskaņotu īstenošanu, jo īpaši attiecībā uz datu struktūru, formātu un nosūtīšanas protokolu, Komisijai, sadarbojoties ar kompetentajām robežu iestādēm, citu dalībvalstu iestādēm, gaisa pārvadātājiem un attiecīgajām Savienības aģentūrām, būtu jānodrošina, ka praktiskajā rokasgrāmatā, kas jāsagatavo Komisijai, ir sniegti visi vajadzīgie norādījumi un precizējumi.

(14) Lai uzlabotu IPI datu kvalitāti, maršrutētājam, kas tiks izveidots ar šo regulu, būtu jāpārbauda, vai gaisa pārvadātāju tam nosūtītie IPI dati atbilst atbalstītajiem datu formātiem, tostarp standartizētiem datu laukiem vai kodiem gan satura, gan struktūras ziņā. Ja pārbaudē konstatēts, ka dati neatbilst minētajiem datu formātiem, maršrutētājam būtu tas nekavējoties un automatizēti jāziņo attiecīgajam gaisa pārvadātājam.

(15) Ir būtiski, lai automatizētās datu vākšanas sistēmas un citi procesi, kas izveidoti saskaņā ar šo regulu, negatīvi neietekmētu aviācijas nozares darbiniekus, kuriem ir jābūt pieejamām prasmju pilnveides un pārkvalifikācijas iespējām, kas uzlabotu datu vākšanas un nosūtīšanas efektivitāti un uzticamību, kā arī darba apstākļus nozarē.

(16) Pasažieriem vajadzētu būt iespējai ar automatizētiem līdzekļiem pašiem sniegt konkrētus IPI datus tiešsaistes reģistrācijas procesā, piemēram, izmantojot drošu lietotni pasažiera viedtālrunī, datoru vai tīmekļa kameru, kas spēj nolasīt ceļošanas dokumenta mašīnlasāmos datus. Gadījumos, kad pasažieri nereģistrējas tiešsaistē, gaisa pārvadātājiem būtu jādod tiem iespēja lidostā veiktās reģistrācijas laikā sniegt prasītos mašīnlasāmos IPI datus, izmantojot pašapkalpošanās iekārtu vai gaisa pārvadātāja darbinieku palīdzību pie reģistrācijas letes. Neskarot gaisa pārvadātāju brīvību noteikt gaisa pārvadājumu maksas un savu tirdzniecības politiku, ir svarīgi, lai šajā regulā noteiktie pienākumi pasažieriem, kuri nevar izmantot tiešsaistes līdzekļus IPI datu sniegšanai, neradītu nesamērīgus šķēršļus, piemēram, papildu maksas par IPI datu sniegšanu lidostā. Turklāt šajā regulā būtu jāparedz pārejas periods, kura laikā pasažieriem būtu iespēja tiešsaistes reģistrācijas procesā IPI datus sniegt manuāli. Šādos gadījumos gaisa pārvadātājiem būtu jāizmanto datu pārbaudes metodes.

(17) Lai nodrošinātu Hartā paredzēto tiesību īstenošanu, kā arī piekļūstamas un iekļaujošas ceļošanas iespējas, jo īpaši neaizsargātām grupām un personām ar invaliditāti, un saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 1107/2006 ([8]) tiesībām, kas noteiktas personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, ceļojot ar gaisa transportu, gaisa pārvadātājiem ar dalībvalstu atbalstu būtu jānodrošina, ka pasažieriem vienmēr ir pieejama iespēja sniegt vajadzīgos datus lidostā.

(18) Ņemot vērā priekšrocības, ko sniedz automatizētu līdzekļu izmantošana mašīnlasāmu IPI datu vākšanai, un skaidrību, kura izriet no tehniskajām prasībām, kas šajā sakarībā pieņemtas saskaņā ar šo regulu, būtu jāprecizē, ka gaisa pārvadātājiem, kuri nolemj izmantot automatizētus līdzekļus tādas informācijas vākšanai, kas tiem jānosūta saskaņā ar Direktīvu 2004/82/EK, ir iespēja, bet ne pienākums piemērot minētās prasības pēc to pieņemšanas

([5]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1157 (2019. gada 20. jūnijs) par Savienības pilsoņu personas apliecību un Savienības pilsoņiem un viņu ģimenes locekļiem, kuri izmanto tiesības brīvi pārvietoties, izsniegto uzturēšanās dokumentu drošības uzlabošanu (OV L 188, 12.7.2019., 67. lpp.).

([6]) Padomes Regula (EK) Nr. 2252/2004 (2004. gada 13. decembris) par drošības elementu un biometrijas standartiem dalībvalstu izdotās pasēs un ceļošanas dokumentos (OV L 385, 29.12.2004., 1. lpp.).

([7]) Direktīva (ES) 2019/997 (2019. gada 18. jūnijs), ar ko izveido ES pagaidu ceļošanas dokumentu un atceļ Lēmumu 96/409/KĀDP (OV L 163, 20.6.2019., 1. lpp.).

([8]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1107/2006 (2006. gada 5. jūlijs) par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu (OV L 204, 26.7.2006., 1. lpp.).

saistībā ar šādu automatizētu līdzekļu izmantošanu, ciktāl minētā direktīva ir piemērojama un to atļauj. Šāda brīvprātīga minēto specifikāciju piemērošana, piemērojot Direktīvu 2004/82/EK, nebūtu jāuzskata par tādu, kas jebkādā veidā ietekmē gaisa pārvadātāju un dalībvalstu pienākumus saskaņā ar minēto direktīvu.

(19) Lai nodrošinātu, ka pirmslidojuma pārbaudes, ko iepriekš veic kompetentās robežu iestādes, ir efektīvas un lietderīgas, minētajām iestādēm nosūtītajos IPI datos būtu jāietver dati par pasažieriem, kuri faktiski šķērsos ārējās robežas, t. i., par pasažieriem, kuri patiešām atrodas gaisa kuģī, neatkarīgi no tā, vai pasažiera galamērķis ir Savienībā vai ārpus tās. Tāpēc gaisa pārvadātājiem IPI dati būtu jānosūta tūlīt pēc iekāpšanas slēgšanas. Turklāt IPI dati palīdz kompetentajām robežu iestādēm atšķirt likumīgus pasažierus no pasažieriem, par kuriem var būt interese, un tādēļ varētu būt vajadzīgas papildu pārbaudes, kā rezultātā būtu nepieciešama turpmāka koordinācija un turpmāku pasākumu sagatavošana pēc attiecīgo pasažieru ierašanās. Tas varētu notikt, piemēram, gadījumos, kad ir negaidīti liels tādu pasažieru skaits, par kuriem var būt interese un kuru fiziskās pārbaudes pie robežām varētu negatīvi ietekmēt citu likumīgu pasažieru robežpārbaudes, kā arī gaidīšanas laiku pie robežām. Lai kompetentajām robežu iestādēm dotu iespēju sagatavot pienācīgus un samērīgus pasākumus pie robežas, piemēram, tādus kā personāla pagaidu palielināšana vai norīkošana, jo īpaši tādu lidojumu gadījumā, kad laiks starp iekāpšanas slēgšanu un ierašanos pie ārējām robežām nav pietiekams, lai kompetentās robežu iestādes varētu sagatavot vispiemērotākos reaģēšanas pasākumus, IPI dati būtu jānosūta arī pirms iekāpšanas – katra pasažiera reģistrācijas brīdī.

(20) Lai novērstu jebkādu ļaunprātīgas izmantošanas risku un saskaņā ar mērķa ierobežojuma principu, kompetentajām robežu iestādēm būtu nepārprotami jāliedz apstrādāt IPI datus, kurus tās saņem saskaņā ar šo regulu, jebkādiem citiem mērķiem, izņemot tos, kas skaidri paredzēti šajā regulā, un saskaņā ar Regulas (ES) 2016/399 noteikumiem attiecībā uz dalībvalstīm, kurām minēto regulu piemēro, vai, ja minēto regulu nepiemēro, saskaņā ar attiecīgajiem valsts tiesību aktu noteikumiem.

(21) Nolūkā nodrošināt to, ka kompetentajām robežu iestādēm ir pietiekami daudz laika, lai efektīvi veiktu visu pasažieru, tostarp tālsatiksmes lidojumu pasažieru un savienoto lidojumu pasažieru, pirmslidojuma pārbaudes, kā arī pietiekami daudz laika, lai nodrošinātu, ka gaisa pārvadātāju savāktie un nosūtītie IPI dati ir pareizi, pilnīgi un atjaunināti, un vajadzības gadījumā pieprasītu no gaisa pārvadātājiem papildu skaidrojumus, labojumus vai papildinājumus nolūkā tādējādi nodrošināt, ka IPI dati ir pieejami līdz brīdim, kad visi pasažieri ir faktiski ieradušies robežšķērsošanas vietā, kompetentajām robežu iestādēm IPI dati, kurus tās saņēmušas saskaņā ar šo regulu, būtu jāglabā noteiktu laikposmu, kas nepārsniedz minētajiem nolūkiem absolūti nepieciešamo. Ārkārtas apstākļos, kad atsevišķi pasažieri pēc nolaišanās neierodas robežšķērsošanas vietā šādā noteiktā laikposmā, dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai ļaut savām kompetentajām robežu iestādēm glabāt šādu atsevišķu pasažieru IPI datus līdz brīdim, kad viņi ierodas robežšķērsošanas vietā, vai ne ilgāk kā noteiktā papildu laikposmā. Ja dalībvalstis vēlas izmantot šādu iespēju, tām vajadzētu būt atbildīgām par piemērotu līdzekļu ieviešanu šādu atsevišķu pasažieru identificēšanai, lai nodrošinātu, ka to konkrēto IPI datu ilgāka glabāšana nepārsniedz absolūti nepieciešamo.

(22) Lai varētu atbildēt uz kompetento robežu iestāžu pieprasījumiem sniegt papildu skaidrojumus, labojumus vai papildinājumus, gaisa pārvadātājiem būtu jāglabā IPI dati, kurus tie nosūtījuši saskaņā ar šo regulu, noteiktā un absolūti nepieciešamā laikposmā. Turklāt, lai uzlabotu likumīgu pasažieru ceļošanas pieredzi, gaisa pārvadātājiem būtu jāspēj saglabāt un izmantot IPI datus, ja tas nepieciešams parastas uzņēmējdarbības gaitā, jo īpaši ceļošanas atvieglošanai, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem un jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/679 ([9]).

(23) Lai izvairītos no situācijas, ka gaisa pārvadātājiem jāizveido un jāuztur vairāki tādi savienojumi ar dalībvalstu kompetentajām robežu iestādēm, kuri paredzēti saskaņā ar šo regulu savākto IPI datu nosūtīšanai, un lai tādējādi novērstu ar to saistīto neefektivitāti un drošības riskus, būtu jāparedz noteikums par vienu maršrutētāju, kas izveidots un darbojas Savienības līmenī saskaņā ar šo regulu un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2025/13 ([10]) un kas kalpo kā savienojuma un izplatīšanas punkts minētajai datu nosūtīšanai. Efektivitātes un

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

([10]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2025/13 (2024. gada 19. decembris) par iepriekšējas pasažieru informācijas vākšanu un nosūtīšanu teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem un ar ko groza Regulu (ES) 2019/818 (OV L, 2025/13, 8.1.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/13/oj).

izmaksu lietderības labad maršrutētājā, ciktāl tas tehniski iespējams un pilnībā ievērojot šīs regulas un Regulas (ES) 2025/13, noteikumus, būtu jāizmanto tehniskie komponenti no citām attiecīgām sistēmām, kas izveidotas saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2017/2226 ([11]) minētais tīmekļa pakalpojums, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/1240 ([12]) minētā pārvadātāju vārteja un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 767/2008 minētā pārvadātāju vārteja ([13]). Lai samazinātu ietekmi uz gaisa pārvadātājiem un nodrošinātu saskaņotu pieeju tiem, Eiropas Savienības Aģentūrai lielapjoma IT sistēmu darbības pārvaldībai brīvības, drošības un tiesiskuma telpā (*eu-LISA*), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1726 ([14]), ciktāl tas ir tehniski un funkcionāli iespējams, būtu maršrutētājs jāprojektē tā, lai tas būtu saskanīgs un saderīgs ar pienākumiem, kas gaisa pārvadātājiem noteikti Regulā (EK) Nr. 767/2008, Regulā (ES) 2017/2226 un Regulā (ES) 2018/1240.

(24) Lai uzlabotu gaisa satiksmes datu nosūtīšanas efektivitāti un atbalstītu kompetentajām robežu iestādēm nosūtīto IPI datu uzraudzību, maršrutētājam būtu jāsaņem reāllaika lidojumu satiksmes dati, ko savākušas citas organizācijas, piemēram, Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācija (*Eurocontrol*).

(25) Saskaņā ar šo regulu maršrutētājam būtu automatizēti jānosūta IPI dati attiecīgajām kompetentajām robežu iestādēm, kas būtu jānosaka, pamatojoties uz robežšķērsošanas vietu ieceļošanai tās dalībvalsts teritorijā, kura minēta attiecīgajos IPI datos. Lai atvieglotu datu izplatīšanas procesu, katrai dalībvalstij būtu jānorāda, kuras robežu iestādes ir kompetentas saņemt maršrutētāja nosūtītos IPI datus. Dalībvalstīm ir iespēja izveidot vienotu datu ievades punktu, kas saņem IPI datus no maršrutētāja un nekavējoties un automatizēti pārsūta tos attiecīgās dalībvalsts kompetentajām robežu iestādēm. Lai nodrošinātu šīs regulas pareizu darbību un pārredzamības labad, informācija par kompetentajām robežu iestādēm būtu jāpublisko.

(26) Maršrutētājam būtu vienīgi jāatvieglo IPI datu nosūtīšana no gaisa pārvadātājiem kompetentajām robežu iestādēm saskaņā ar šo regulu, un tam nevajadzētu būt IPI datu repozitorijam. Tādēļ un ar mērķi līdz minimumam samazināt jebkādu neatļautas piekļuves vai citādas ļaunprātīgas izmantošanas risku saskaņā ar datu minimizēšanas principu dati nebūtu jāglabā, ja vien tas nav absolūti nepieciešams ar nosūtīšanu saistītos tehniskos nolūkos, un IPI dati no maršrutētāja būtu jādzēš nekavējoties, neatgriezeniski un automatizēti no brīža, kad nosūtīšana ir pabeigta.

(27) Lai gaisa pārvadātāji pēc iespējas drīz varētu izmantot priekšrocības, ko sniedz tāda maršrutētāja izmantošana, kuru *eu-LISA* izstrādājusi saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2025/13, un lai gūtu pieredzi tā izmantošanā, būtu jāsniedz gaisa pārvadātājiem iespēja, kas nav pienākums, izmantot maršrutētāju nolūkā nosūtīt informāciju, kura tiem saskaņā ar Direktīvu 2004/82/EK ir jānosūta starpposma periodā. Minētajam starpposma periodam būtu jāsākas brīdī, kad maršrutētājs sāk darbību, un jābeidzas tad, kad pienākumi saskaņā ar minēto direktīvu vairs nav piemērojami. Lai nodrošinātu, ka šāda brīvprātīga maršrutētāja izmantošana tiek īstenota atbildīgā veidā, būtu jāprasa dalībvalsts, kura saņems informāciju, iepriekšēja rakstiska piekrišana pēc gaisa pārvadātāja pieprasījuma un pēc tam, kad minētā dalībvalsts ir veikusi pārbaudes un vajadzības gadījumā saņēmusi garantijas. Turklāt, lai izvairītos no situācijas, kad gaisa pārvadātāji atkārtoti sāk un pārtrauc izmantot maršrutētāju, būtu jāpieprasa turpināt maršrutētāja izmantošanu, kolīdz gaisa pārvadātājs sācis to brīvprātīgi izmantot, ja vien nav objektīvu iemeslu pārtraukt maršrutētāja izmantošanu informācijas nosūtīšanai attiecīgās dalībvalsts atbildīgajām iestādēm, piemēram, ja ir kļuvis skaidrs, ka informācija netiek nosūtīta likumīgi, droši, efektīvi un ātri. Lai pareizi īstenotu maršrutētāja brīvprātīgas izmantošanas iespēju, šajā regulā būtu jāparedz vajadzīgie noteikumi par apspriešanos un

([11]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/2226 (2017. gada 30. novembris), ar ko izveido ieceļošanas/izceļošanas sistēmu (IIS), lai reģistrētu to trešo valstu valstspiederīgo ieceļošanas un izceļošanas datus un ieceļošanas atteikumu datus, kuri šķērso dalībvalstu ārējās robežas, un ar ko paredz nosacījumus piekļuvei IIS tiesībaizsardzības nolūkos, un ar ko groza Konvenciju, ar ko īsteno Šengenas nolīgumu, un Regulas (EK) Nr. 767/2008 un (ES) Nr. 1077/2011 (OV L 327, 9.12.2017., 20. lpp.).

([12]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1240 (2018. gada 12. septembris), ar ko izveido Eiropas ceļošanas informācijas un atļauju sistēmu (*ETIAS*) un groza Regulas (ES) Nr. 1077/2011, (ES) Nr. 515/2014, (ES) 2016/399, (ES) 2016/1624 un (ES) 2017/2226 (OV L 236, 19.9.2018., 1. lpp.).

([13]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 767/2008 (2008. gada 9. jūlijs) par Vīzu informācijas sistēmu (VIS) un informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm saistībā ar īstermiņa vīzām, ilgtermiņa vīzām un uzturēšanās atļaujām (VIS regula) (OV L 218, 13.8.2008., 60. lpp.).

([14]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1726 (2018. gada 14. novembris) par Eiropas Savienības Aģentūru lielapjoma IT sistēmu darbības pārvaldībai brīvības, drošības un tiesiskuma telpā (*eu-LISA*) un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1987/2006 un Padomes Lēmumu 2007/533/TI un atceļ Regulu (ES) Nr. 1077/2011 (OV L 295, 21.11.2018., 99. lpp.).

informācijas sniegšanu, pienācīgi ņemot vērā visu skarto pušu tiesības un intereses. Šāda brīvprātīga maršrutētāja izmantošana, piemērojot Direktīvu 2004/82/EK, kā tas noteikts šajā regulā, nebūtu jāuzskata par tādu, kas jebkādā veidā ietekmē gaisa pārvadātāju un dalībvalstu pienākumus saskaņā ar minēto direktīvu.

(28) Ar maršrutētāju, kura izveide un darbība ir paredzēta saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2025/13, būtu jāsamazina saskaņā ar šo regulu veicamai IPI datu nosūtīšanai vajadzīgo tehnisko savienojumu skaits un tie būtu jāvienkāršo, rezultātā izveidojot ne vairāk kā vienu savienojumu uz vienu gaisa pārvadātāju un vienu kompetento robežu iestādi. Tāpēc šajā regulā būtu jānosaka pienākums, saskaņā ar kuru katrai kompetentajai robežu iestādei un katram gaisa pārvadātājam jāizveido šāds savienojums ar maršrutētāju un jāpanāk vajadzīgā integrācija ar to, nodrošinot, ka ar šo regulu izveidotā IPI datu nosūtīšanas sistēma var pienācīgi darboties. Maršrutētājam, ko projektē un izstrādā *eu-LISA*, būtu jānodrošina gaisa pārvadātāju sistēmu un infrastruktūras efektīva un lietderīga savienošana un integrācija, paredzot visus attiecīgos standartus un tehniskās prasības. Lai nodrošinātu ar šo regulu izveidotās sistēmas pienācīgu darbību, būtu jāizstrādā detalizēti noteikumi. Projektējot un izstrādājot maršrutētāju, *eu-LISA* būtu jānodrošina, lai IPI dati, ko gaisa pārvadātāji nosūta kompetentajām robežu iestādēm, tranzīta laikā būtu šifrēti.

(29) Ņemot vērā attiecīgās Savienības intereses, visas izmaksas, kas *eu-LISA* radušās, veicot šajā regulā noteiktos uzdevumus attiecībā uz maršrutētāju, tostarp maršrutētāja projektēšanu, izstrādi, mitināšanu un tehnisko pārvaldību, kā arī *eu-LISA* pārvaldības struktūras izmaksas, būtu jāsedz no Savienības budžeta, lai atbalstītu maršrutētāja projektēšanu, izstrādi, mitināšanu un tehnisko pārvaldību. Tas pats varētu attiekties uz izmaksām, kuras dalībvalstīm radušās saistībā ar savienojumiem ar maršrutētāju, integrāciju ar to un minēto savienojumu uzturēšanu, kā noteikts šajā regulā saskaņā ar piemērojamiem Savienības tiesību aktiem. Ir svarīgi, lai no Savienības budžeta šajā nolūkā tiktu sniegts pienācīgs finansiāls atbalsts dalībvalstīm minēto izmaksu segšanai. Šajā nolūkā dalībvalstu finansiālās vajadzības būtu jāpalīdz segt no Savienības vispārējā budžeta saskaņā ar attiecināmības noteikumiem un līdzfinansējuma likmēm, kas noteiktas attiecīgajos Savienības tiesību aktos. Ar *eu-LISA* piešķirto Savienības ikgadējo iemaksu būtu jāsedz vajadzības, kas saistītas ar maršrutētāju mitināšanu un tehnisko pārvaldību, pamatojoties uz *eu-LISA* veiktu novērtējumu. No Savienības budžeta būtu jāfinansē arī atbalsts, piemēram, apmācība, ko *eu-LISA* sniedz gaisa pārvadātājiem un kompetentajām robežu iestādēm, lai ar maršrutētāju nodrošinātu efektīvu IPI datu nosūtīšanu. Izmaksas, kas neatkarīgajām valsts uzraudzības iestādēm radušās saistībā ar šajā regulā paredzēto uzdevumu veikšanu, būtu jāsedz attiecīgajām dalībvalstīm.

(30) Nevar izslēgt to, ka ārkārtas apstākļu dēļ un, neraugoties uz visiem saprātīgi iespējamiem pasākumiem, kas veikti saskaņā ar šo regulu, pienācīgi nedarbojas centrālā infrastruktūra, kāds no maršrutētāja tehniskajiem komponentiem vai sakaru infrastruktūra, kas kompetentās robežu iestādes un gaisa pārvadātājus savieno ar maršrutētāju, kā rezultātā gaisa pārvadātājiem tehniski nav iespējams nosūtīt, savukārt kompetentajām robežu iestādēm – saņemt IPI datus. Ja maršrutētājs nav pieejams un gaisa pārvadātājiem parasti nebūs reālistiski iespējams likumīgā, drošā, efektīvā un ātrā veidā nosūtīt maršrutētāja nepieejamības dēļ skartos IPI datus, izmantojot alternatīvus līdzekļus, gaisa pārvadātāju pienākumu nosūtīt šādus IPI datus maršrutētājam būtu jāpārtrauc piemērot tik ilgi, kamēr pastāv tehniskā neiespējamība. Tomēr, lai nodrošinātu tādu IPI datu pieejamību, kuri vajadzīgi, lai uzlabotu un atvieglotu robežpārbaužu efektivitāti un lietderību pie ārējām robežām un apkarotu nelegālo imigrāciju, gaisa pārvadātājiem būtu jāturpina vākt un glabāt IPI datus, lai tos varētu nosūtīt, tiklīdz tehniskā neiespējamība ir novērsta. Lai līdz minimumam samazinātu jebkādas tehniskas neiespējamības ilgumu un negatīvās sekas, iesaistītajām pusēm šādā gadījumā būtu nekavējoties jāinformē citai citu un tūlītēji jāveic visi vajadzīgie pasākumi tehniskās neiespējamības novēršanai. Šai kārtībai nebūtu jāskar visu iesaistīto pušu pienākumi saskaņā ar šo regulu nodrošināt, ka maršrutētājs un to attiecīgās sistēmas un infrastruktūra darbojas pienācīgi, kā arī nebūtu jāskar tas, ka gaisa pārvadātājiem piemēro sodus par minēto pienākumu nepildīšanu, tostarp gadījumos, kad tie cenšas atsaukties uz šo kārtību, ja šādai rīcībai nav pamata. Lai atturētu no šādas ļaunprātīgas rīcības un atvieglotu uzraudzību un – vajadzības gadījumā – sodu piemērošanu, gaisa pārvadātājiem, kuri atsaucas uz šo kārtību tādēļ, ka nedarbojas viņu sistēma un infrastruktūra, par to būtu jāziņo kompetentajai uzraudzības iestādei.

(31) Ja gaisa pārvadātāji uztur tiešus savienojumus ar kompetentajām robežu iestādēm IPI datu nosūtīšanai, šie savienojumi var būt piemērots līdzeklis, kas nodrošina vajadzīgo datu drošības līmeni, lai IPI datus nosūtītu tieši kompetentajām robežu iestādēm gadījumā, ja tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju. Kompetentajām robežu iestādēm izņēmuma gadījumā, kad maršrutētāju tehniski nav iespējams izmantot, būtu jāspēj pieprasīt gaisa pārvadātājiem izmantot šādus piemērotus līdzekļus, taču tas nenozīmē, ka gaisa pārvadātājiem ir pienākums uzturēt vai ieviest šādus tiešus savienojumus vai jebkādus citus piemērotus līdzekļus, kas nodrošina vajadzīgo datu drošības līmeni, lai IPI datus nosūtītu tieši kompetentajām robežu iestādēm. IPI datu ārkārtas nosūtīšanai, izmantojot jebkādus citus piemērotus līdzekļus, piemēram, šifrētu e-pastu vai drošu tīmekļa portālu, un izslēdzot nestandarta

elektronisko formātu izmantošanu, būtu jānodrošina nepieciešamais datu drošības, datu kvalitātes un datu aizsardzības līmenis. IPI dati, ko kompetentās robežu iestādes saņēmušas ar šādiem citiem piemērotiem līdzekļiem, būtu turpmāk jāapstrādā saskaņā ar Regulā (ES) 2016/399 un piemērojamos valsts tiesību aktos izklāstītajiem noteikumiem un datu aizsardzības pasākumiem. Pēc *eu-LISA* paziņojuma, ka tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, un ja tiek apstiprināts, ka IPI datu nosūtīšana ar maršrutētāja starpniecību kompetentajai robežu iestādei ir pabeigta, kompetentajai robežu iestādei būtu nekavējoties jādzēš ar jebkādiem citiem piemērotiem līdzekļiem iepriekš saņemtie IPI dati. Šai dzēšanai nebūtu jāskar konkrēti gadījumi, kad IPI dati, ko kompetentās robežu iestādes saņēmušas ar jebkādiem citiem piemērotiem līdzekļiem, pa to laiku ir tālāk apstrādāti saskaņā ar Regulu (ES) 2016/679, lai uzlabotu un veicinātu robežpārbaužu efektivitāti un lietderību pie ārējām robežām un apkarotu nelegālo imigrāciju.

(32) Lai nodrošinātu, ka tiek ievērotas pamattiesības attiecībā uz personas datu aizsardzību, šajā regulā būtu jānosaka datu pārzinis un datu apstrādātājs un jāparedz noteikumi par revīzijām. Lai panāktu efektīvu uzraudzību, nodrošinātu personas datu pienācīgu aizsardzību un līdz minimumam samazinātu ar drošību saistītos riskus, būtu jāparedz arī noteikumi par reģistrāciju, datu apstrādes drošību un pašuzraudzību. Gadījumos, kad minētie noteikumi attiecas uz personas datu apstrādi, tiem būtu jāatbilst vispārpiemērojamiem Savienības tiesību aktiem par personas datu aizsardzību, jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2016/679 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2018/1725 ([15]).

(33) Neskarot šajā regulā paredzētos konkrētākos noteikumus par personas datu apstrādi, personas datu apstrādei, ko dalībvalstis un gaisa pārvadātāji veic saskaņā ar šo regulu, būtu jāpiemēro Regula (ES) 2016/679. Personas datu apstrādei, ko veic *eu-LISA*, pildot savus pienākumus saskaņā ar šo regulu, būtu jāpiemēro Regula (ES) 2018/1725.

(34) Ņemot vērā pasažieru tiesības būt informētiem par viņu personas datu apstrādi, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka rezervācijas brīdī un reģistrācijas brīdī pasažieriem tiek sniegta precīza un viegli pieejama un saprotama informācija par IPI datu vākšanu, šādu datu nosūtīšanu kompetentajām robežu iestādēm un viņu kā datu subjektu tiesībām.

(35) Personas datu aizsardzības revīzijas, par kurām ir atbildīgas dalībvalstis, būtu jāveic neatkarīgām uzraudzības iestādēm, kas minētas Regulas (ES) 2016/679 51. pantā, vai revīzijas struktūrai, kurai uzraudzības iestāde uzticējusi šo uzdevumu.

(36) Saskaņā ar šo regulu īstenojamo apstrādes darbību, proti – ar maršrutētāja starpniecību veikta IPI datu nosūtīšana no gaisa pārvadātājiem dalībvalstu kompetentajām robežu iestādēm – mērķis ir palīdzēt minētajām iestādēm pildīt savus pienākumus robežu pārvaldības jomā, kā arī uzdevumus, kas saistīti ar nelegālās imigrācijas apkarošanu. Tāpēc dalībvalstīm būtu jāizraugās iestādes, kas būs pārziņi datu apstrādei maršrutētājā, datu nosūtīšanai no maršrutētāja kompetentajām robežu iestādēm un šo datu turpmākai apstrādei, lai uzlabotu un atvieglotu robežpārbaudes pie ārējām robežām. Dalībvalstīm minētās iestādes būtu jādara zināmas Komisijai un *eu-LISA*. Attiecībā uz personas datu apstrādi maršrutētājā dalībvalstīm vajadzētu būt kopīgiem pārziņiem saskaņā ar Regulas (ES) 2016/679 26. pantu. Savukārt gaisa pārvadātājiem vajadzētu būt atsevišķiem datu pārziņiem attiecībā uz IPI datu, kas ir personas dati, apstrādi saskaņā ar šo regulu. Pamatojoties uz to, gan gaisa pārvadātājiem, gan kompetentajām robežu iestādēm vajadzētu būt atsevišķiem pārziņiem attiecībā uz IPI datu apstrādes darbībām saskaņā ar šo regulu. Tā kā *eu-LISA* ir atbildīga par maršrutētāja projektēšanu, izstrādi, mitināšanu un tehnisko pārvaldību, tai vajadzētu būt apstrādātājam tādu IPI datu apstrādei, kas ir personas dati, izmantojot maršrutētāju, tostarp datu nosūtīšanai no maršrutētāja kompetentajām robežu iestādēm un minēto datu glabāšanai maršrutētājā, ciktāl šāda glabāšana ir nepieciešama tehniskiem nolūkiem.

(37) Lai nodrošinātu, ka gaisa pārvadātāji efektīvi piemēro šīs regulas noteikumus, būtu jāparedz noteikums par to valsts iestāžu izraudzīšanos un pilnvarošanu par valsts IPI uzraudzības iestādēm, kuras ir atbildīgas par šīs regulas noteikumu uzraudzību. Dalībvalstis par valsts IPI uzraudzības iestādēm var izraudzīties savas kompetentās robežu iestādes. Šīs regulas noteikumiem par šādu pārraudzību, tostarp – vajadzības gadījumā – par sodu piemērošanu,

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

nebūtu jāskar to uzraudzības iestāžu uzdevumi un pilnvaras, kuras izveidotas saskaņā ar Regulu (ES) 2016/679, arī attiecībā uz personas datu apstrādi saskaņā ar šo regulu.

(38) Dalībvalstīm būtu jāparedz iedarbīgi, samērīgi un atturoši sodi, kas ietver gan finansiālus, gan nefinansiālus sodus tiem gaisa pārvadātājiem, kuri nepilda savus pienākumus saskaņā ar šo regulu, tostarp attiecībā uz IPI datu vākšanu ar automatizētiem līdzekļiem un datu nosūtīšanu saskaņā ar prasītajiem termiņiem, formātiem un protokoliem. Jo īpaši dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka par to, ka gaisa pārvadātāji kā juridiskas personas atkārtoti nepilda savu pienākumu nosūtīt maršrutētājam visus IPI datus saskaņā ar šo regulu, tiek piemēroti samērīgi finansiāli sodi līdz 2 % apmērā no gaisa pārvadātāja kopējā apgrozījuma iepriekšējā finanšu gadā. Turklāt dalībvalstīm būtu jāspēj piemērot gaisa pārvadātājiem sodus, tostarp finansiālus sodus, par citu veidu neatbilstību šīs regulas prasībām.

(39) Paredzot noteikumus par sodiem, kas saskaņā ar šo regulu piemērojami gaisa pārvadātājiem, dalībvalstis varētu ņemt vērā tehnisko un funkcionālo iespējamību nodrošināt pilnīgu datu precizitāti. Turklāt, uzliekot sodus, būtu jāparedz to piemērošanas kārtība un apmērs. Valsts IPI uzraudzības iestādes varētu ņemt vērā gaisa pārvadātāja veiktās darbības, lai problēmu mazinātu, kā arī tā sadarbības līmeni ar valsts iestādēm.

(40) Šīs regulas un Regulas (ES) 2025/13 nolūkiem vajadzētu būt vienotai pārvaldības struktūrai. Lai nodrošinātu un veicinātu saziņu starp gaisa pārvadātāju pārstāvjiem un dalībvalstu iestāžu, kas saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2025/13 ir kompetentas saņemt no maršrutētāja nosūtītos IPI datus, pārstāvjiem, ne vēlāk kā divus gadus pēc maršrutētāja darbības sākšanas būtu jāizveido divas konkrētiem nolūkiem paredzētas struktūras. Ar maršrutētāja izmantošanu un darbību saistītie tehniskie jautājumi būtu jāapspriež IPI-PDR kontaktgrupā, kurā būtu jāpiedalās arī *eu-LISA* pārstāvjiem. Politikas jautājumi, piemēram, saistībā ar sodiem, būtu jāapspriež IPI ekspertu grupā.

(41) Tā kā ar šo regulu paredzēts ieviest jaunus noteikumus par to, kā vāc un nosūta IPI datus pie ārējām robežām veicamo robežpārbaužu efektivitātes un lietderības uzlabošanai un atvieglošanai, būtu jāatceļ Direktīva 2004/82/EK.

(42) Tā kā *eu-LISA* būtu jāprojektē, jāizstrādā, jāmitina un tehniski jāpārvalda maršrutētājs, Regula (ES) 2018/1726 ir jāgroza, pievienojot šo uzdevumu *eu-LISA* uzdevumiem. Lai maršrutētāja ziņojumus un statistikas datus varētu glabāt centrālajā ziņošanas un statistikas repozitorijā (*CRRS*), kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/817 ([16]), minētā regula ir jāgroza. Lai atbalstītu valsts IPI uzraudzības iestādi šīs regulas izpildē, Regulas (ES) 2019/817 grozījumiem ir jāiekļauj noteikumi par statistikas datiem par to, vai IPI dati ir precīzi un pilnīgi, piemēram, norādot, vai dati tika vākti ar automatizētiem līdzekļiem. Tāpat ir svarīgi vākt ticamus un noderīgus statistikas datus par šīs regulas īstenošanu, lai atbalstītu tās mērķus un nodrošinātu informāciju tajā paredzēto izvērtējumu veikšanai. Šādos statistikas datos nebūtu jāiekļauj nekādi personas datus. Tāpēc *CRRS* būtu jāsniedz statistikas dati, kuru pamatā ir IPI dati, vienīgi šīs regulas īstenošanas un efektīvas piemērošanas uzraudzības nolūkos. Datiem, ko maršrutētājs šajā nolūkā automātiski nosūta *CRRS*, nebūtu jāļauj identificēt attiecīgos pasažierus.

(43) Lai palielinātu skaidrību un juridisko noteiktību, palīdzētu nodrošināt datu kvalitāti, nodrošināt automatizēto līdzekļu atbildīgu izmantošanu mašīnlasāmu IPI datu vākšanai saskaņā ar šo regulu, un nodrošināt IPI datu manuālu vākšanu ārkārtas apstākļos un pārejas periodā, nodrošinātu skaidrību par tehniskajām prasībām, kas piemērojamas gaisa pārvadātājiem un kas ir vajadzīgas, lai garantētu, ka IPI dati, ko tie savākuši saskaņā ar šo regulu, tiek droši, efektīvi un ātri nosūtīti maršrutētājam, un lai nodrošinātu, ka neprecīzi vai nepilnīgi dati vai dati, kas vairs nav aktuāli, tiek laboti, papildināti vai atjaunināti, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 290. pantu, lai izbeigtu pārejas periodu attiecībā uz IPI datu manuālu vākšanu; pieņemtu pasākumus attiecībā uz tehniskajām prasībām un darbības noteikumiem, kas gaisa pārvadātājiem būtu jāievēro attiecībā uz automatizētu līdzekļu izmantošanu mašīnlasāmu IPI datu vākšanai saskaņā ar šo regulu, IPI datu manuālu vākšanu ārkārtas apstākļos un IPI datu vākšanu pārejas periodā, tostarp pasākumus attiecībā uz datu

([16]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/817 (2019. gada 20. maijs), ar ko izveido satvaru ES informācijas sistēmu sadarbspējai robežu un vīzu jomā un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 767/2008, (ES) 2016/399, (ES) 2017/2226, (ES) 2018/1240, (ES) 2018/1726 un (ES) 2018/1861 un Padomes Lēmumus 2004/512/EK un 2008/633/TI (OV L 135, 22.5.2019., 27. lpp.).

drošības prasībām; paredzētu detalizētus noteikumus par kopīgiem protokoliem un saderīgiem datu formātiem, kas gaisa pārvadātājiem jāizmanto IPI datu šifrētai nosūtīšanai, tostarp datu drošības prasības; un paredzētu detalizētus noteikumus par IPI datu labošanu, papildināšanu un atjaunināšanu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, to vidū gaisa pārvadātājiem, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ([17]). Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana. Ņemot vērā jaunākos sasniegumus, minētās tehniskās prasības un darbības noteikumi laika gaitā var mainīties.

(44) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, proti, attiecībā uz maršrutētāja darbības sākšanu, tehniskajiem un procedūras noteikumiem par datu pārbaudēm un paziņojumiem, tehniskajiem un procedūras noteikumiem par IPI datu nosūtīšanu no maršrutētāja kompetentajām robežu iestādēm tādā veidā, kas nodrošina, ka nosūtīšana ir droša, efektīva un ātra un neietekmē pasažieru ceļošanu un gaisa pārvadātājus vairāk nekā nepieciešams, un par kompetento robežu iestāžu un gaisa pārvadātāju savienojumiem ar maršrutētāju un integrāciju ar to, kā arī lai precizētu dalībvalstu kā kopīgu pārziņu pienākumus, piemēram, attiecībā uz drošības incidentu, tostarp personas datu aizsardzības pārkāpumu, identificēšanu un pārvaldību, un attiecībām starp kopīgajiem pārziņiem un *eu-LISA* kā datu apstrādātāju, tostarp *eu-LISA* palīdzību pārziņiem ar atbilstošiem tehniskiem un organizatoriskiem pasākumiem, ciktāl tas ir iespējams, lai izpildītu pārziņa pienākumus atbildēt uz pieprasījumiem par datu subjekta tiesību īstenošanu, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ([18]).

(45) Visām ieinteresētajām personām un jo īpaši gaisa pārvadātājiem un kompetentajām robežu iestādēm būtu jānodrošina pietiekami ilgs laiks, lai tās varētu veikt vajadzīgos sagatavošanās darbus savu attiecīgo pienākumu izpildei saskaņā ar šo regulu, ņemot vērā to, ka dažus no minētajiem sagatavošanās darbiem, piemēram, tos, kuri skar pienākumus attiecībā uz savienojumu ar maršrutētāju un integrāciju ar to, var pabeigt tikai tad, kad ir pabeigti maršrutētāja projektēšanas un izstrādes posmi un maršrutētājs sāk darbību. Tāpēc šī regula būtu jāpiemēro tikai no attiecīga datuma, kas ir pēc dienas, kad maršrutētājs sāk darbību, kā to noteikusi Komisija saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2025/13. Tomēr Komisijai vajadzētu būt iespējai pieņemt deleģētos un īstenošanas aktus saskaņā ar šo regulu agrāk, lai nodrošinātu, ka ar šo regulu izveidotā sistēma sāk darboties pēc iespējas drīz.

(46) Pēc iespējas drīz būtu jāuzsāk un jāpabeidz saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2025/13 izveidotā maršrutētāja projektēšanas un izstrādes posmi, lai maršrutētājs varētu sākt darbību pēc iespējas agrāk, un tādēļ ir jāpieņem arī attiecīgie deleģētie un īstenošanas akti, kas paredzēti šajā regulā. Lai nodrošinātu minēto posmu raitu un efektīvu norisi, būtu jāizveido īpaša programmu vadības valde, kuras uzdevums būtu uzraudzīt *eu-LISA* uzdevumu izpildi minētajos posmos. Tās darbība būtu jāpārtrauc divus gadus pēc maršrutētāja darbības uzsākšanas. Turklāt saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1726 būtu jāizveido īpaša padomdevēja struktūra, proti, IPI-PDR padomdevēja grupa, kuras uzdevums ir sniegt *eu-LISA* un programmu vadības valdei speciālās zināšanas par maršrutētāja projektēšanas un izstrādes posmiem, kā arī *eu-LISA* par maršrutētāja mitināšanu un pārvaldību. Programmu vadības valde un IPI-PDR padomdevēja grupa būtu jāizveido un tai jādarbojas saskaņā ar esošo programmu vadības valžu un padomdevēju grupu modeļiem.

(47) Šī regula būtu regulāri jāizvērtē, lai nodrošinātu tās efektīvas piemērošanas uzraudzību. Jo īpaši IPI datu vākšanai nevajadzētu kaitēt likumīgu pasažieru ceļošanas pieredzei. Tāpēc Komisijai regulārajos izvērtēšanas ziņojumos par šīs regulas piemērošanu būtu jāiekļauj novērtējums par šīs regulas ietekmi uz likumīgu pasažieru ceļošanas pieredzi. Izvērtējumā būtu jāiekļauj arī maršrutētāja nosūtīto datu kvalitātes novērtējums, kā arī maršrutētāja darbības novērtējums no kompetento robežu iestāžu perspektīvas.

([17]) OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

([18]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu, (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

(48) Nekavējoties būtu arī jāsniedz šajā regulā paredzētais skaidrojums par specifikāciju piemērošanu attiecībā uz automatizētu līdzekļu izmantošanu Direktīvas 2004/82/EK piemērošanā. Tāpēc noteikumi, kas attiecas uz minētajiem jautājumiem, būtu jāpiemēro no šīs regulas spēkā stāšanās dienas. Turklāt, lai pēc iespējas drīz varētu brīvprātīgi izmantot maršrutētāju, noteikumi par šādu izmantošanu, kā arī daži citi noteikumi, kuri vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka šāda izmantošana notiek atbildīgā veidā, būtu jāpiemēro pēc iespējas drīz, proti, no brīža, kad maršrutētājs sāk darbību.

(49) Ņemot vērā to, ka šī regula gaisa pārvadātājiem liks veikt papildu pielāgojumus un radīs tiem papildu administratīvās izmaksas, būtu rūpīgi jāpārskata vispārējais regulatīvais slogs aviācijas nozarei. Šajā kontekstā šīs regulas darbības izvērtējuma ziņojumā būtu jānovērtē, cik lielā mērā ir sasniegti šīs regulas mērķi un cik būtiski tā ir ietekmējusi nozares konkurētspēju.

(50) Šī regula neskar dalībvalstu kompetence attiecībā uz valsts tiesību aktiem valsts drošības jomā, ar noteikumu, ka šādi tiesību akti atbilst Savienības tiesību aktiem.

(51) Šī regula neskar dalībvalstu kompetence saskaņā ar to valsts tiesību aktiem vākt pasažieru datus no pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem, kuri nav šajā regulā norādītie pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji, ar noteikumu, ka šādi valsts tiesību akti atbilst Savienības tiesību aktiem.

(52) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, uzlabot un atvieglot pie ārējām robežām veicamo robežpārbaužu efektivitāti un lietderību un apkarot nelegālo imigrāciju, ir saistīti ar jautājumiem, kuriem pēc būtības ir pārrobežu raksturs, tos nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību (LES) 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

(53) Saskaņā ar 1. un 2. pantu Protokolā Nr. 22 par Dānijas nostāju, kas pievienots LES un LESD, Dānija nepiedalās šīs regulas pieņemšanā un Dānijai šī regula nav saistoša un nav jāpiemēro. Tā kā šī regula pilnveido Šengenas *acquis*, Dānija saskaņā ar minētā protokola 4. pantu sešos mēnešos pēc tam, kad Padome pieņēmusi lēmumu par šo regulu, izlemj, vai tā šo regulu ieviesīs savos tiesību aktos.

(54) Īrija piedalās šajā regulā saskaņā ar LES un LESD pievienotā Protokola Nr. 19 par Šengenas *acquis*, kas iekļauts Eiropas Savienības sistēmā, 5. panta 1. punktu un saskaņā ar Padomes Lēmuma 2002/192/EK ([19]) 6. panta 2. punktu.

(55) Attiecībā uz Islandi un Norvēģiju – saskaņā ar Nolīgumu starp Eiropas Savienības Padomi un Islandes Republiku un Norvēģijas Karalisti par šo valstu asociēšanu Šengenas *acquis* īstenošanā, piemērošanā un pilnveidošanā ([20]) šī regula ir to Šengenas *acquis* noteikumu pilnveidošana, kuri attiecas uz jomu, kas minēta Padomes Lēmuma 1999/437/EK ([21]) 1. panta A punktā.

(56) Attiecībā uz Šveici – saskaņā ar Nolīgumu starp Eiropas Savienību, Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par Šveices Konfederācijas asociēšanu Šengenas *acquis* īstenošanā, piemērošanā un pilnveidošanā ([22]) šī regula ir to Šengenas *acquis* noteikumu pilnveidošana, kuri attiecas uz jomu, kas minēta Lēmuma 1999/437/EK 1. panta A punktā, to lasot saistībā ar Padomes Lēmuma 2008/146/EK ([23]) 3. pantu.

(57) Attiecībā uz Lihtenšteinu – saskaņā ar Protokolu starp Eiropas Savienību, Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju un Lihtenšteinas Firstisti par Lihtenšteinas Firstistes pievienošanos Nolīgumam starp Eiropas Savienību, Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par Šveices Konfederācijas asociēšanu Šengenas *acquis* īstenošanā, piemērošanā un

([19]) Padomes Lēmums 2002/192/EK (2002. gada 28. februāris) par Īrijas lūgumu piedalīties dažu Šengenas *acquis* noteikumu īstenošanā (OV L 64, 7.3.2002., 20. lpp.).
([20]) OV L 176, 10.7.1999., 36. lpp.
([21]) Padomes Lēmums 1999/437/EK (1999. gada 17. maijs) par dažiem pasākumiem, lai piemērotu Eiropas Savienības Padomes, Islandes Republikas un Norvēģijas Karalistes Nolīgumu par abu minēto valstu asociēšanu Šengenas *acquis* īstenošanā, piemērošanā un izstrādē (OV L 176, 10.7.1999., 31. lpp.).
([22]) OV L 53, 27.2.2008., 52. lpp.
([23]) Padomes Lēmums 2008/146/EK (2008. gada 28. janvāris) par to, lai Eiropas Kopienas vārdā noslēgtu Nolīgumu starp Eiropas Savienību, Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par Šveices Konfederācijas asociēšanu Šengenas *acquis* īstenošanā, piemērošanā un pilnveidošanā (OV L 53, 27.2.2008., 1. lpp.).

pilnveidošanā ([24]) šī regula ir to Šengenas *acquis* noteikumu pilnveidošana, kuri attiecas uz jomu, kas minēta Lēmuma 1999/437/EK 1. panta A punktā, to lasot saistībā ar Padomes Lēmuma 2011/350/ES ([25]) 3. pantu.

(58) Attiecībā uz Kipru šī regula ir akts, kas pilnveido Šengenas *acquis*, vai ir kā citādi saistīts ar to, kā noteikts 2003. gada Pievienošanās akta 3. panta 1. punktā.

(59) Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1725 42. panta 1. punktu ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju, kas 2023. gada 8. februārī sniedza atzinumu ([26]),

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. NODAĻA

**VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI**

*1. pants*

**Priekšmets**

Lai uzlabotu un atvieglotu pie ārējām robežām veicamo robežpārbaužu efektivitāti un lietderību un apkarotu nelegālo imigrāciju, šajā regulā paredz noteikumus par:

a) iepriekšējas pasažieru informācijas datu ("IPI dati") vākšanu, ko veic gaisa pārvadātāji;

b) IPI datu nosūtīšanu maršrutētājam, ko veic gaisa pārvadātāji;

c) IPI datu nosūtīšanu no maršrutētāja kompetentajām robežu iestādēm.

Šī regula neskar Regulas (ES) 2016/679 un (ES) 2018/1725.

*2. pants*

**Darbības joma**

Šo regulu piemēro gaisa pārvadātājiem, kas veic lidojumus uz Savienību.

*3. pants*

**Definīcijas**

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

1) "gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/681 ([27]) 3. panta 1) punktā;

2) "robežpārbaudes" ir robežpārbaudes, kā definēts Regulas (ES) 2016/399 2. panta 11) punktā;

([24]) OV L 160, 18.6.2011., 21. lpp.

([25]) Padomes Lēmums 2011/350/ES (2011. gada 7. marts) par to, lai Eiropas Savienības vārdā noslēgtu Protokolu starp Eiropas Savienību, Eiropas Kopienu, Šveices Konfederāciju un Lihtenšteinas Firstisti par Lihtenšteinas Firstistes pievienošanos Nolīgumam starp Eiropas Savienību, Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par Šveices Konfederācijas asociēšanu Šengenas *acquis* īstenošanā, piemērošanā un pilnveidošanā saistībā ar kontroles atcelšanu pie iekšējām robežām un personu pārvietošanos (OV L 160, 18.6.2011., 19. lpp.).

([26]) OV C 84, 7.3.2023., 2. lpp.

([27]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/681 (2016. gada 27. aprīlis) par pasažieru datu reģistra (PDR) datu izmantošanu teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem (OV L 119, 4.5.2016., 132. lpp.).

3) "lidojumi uz Savienību" ir lidojumi no trešās valsts teritorijas vai tādas dalībvalsts teritorijas, kam šī regula nav piemērojama, un kuru nolaišanās ir plānota tādas dalībvalsts vai dalībvalstu teritorijā, kam šī regula ir piemērojama;

4) "robežšķērsošanas vieta" ir robežšķērsošanas vieta, kā definēts Regulas (ES) 2016/399 2. panta 8) punktā;

5) "regulārs lidojums" ir lidojums, kuru veic saskaņā ar fiksētu grafiku un uz kuru iedzīvotāji var iegādāties biļetes;

6) "neregulārs lidojums" ir lidojums, ko neveic saskaņā ar fiksētu grafiku un kas ne vienmēr ir daļa no regulāra vai plānota maršruta;

7) "kompetentā robežu iestāde" ir iestāde, kuru dalībvalsts ir pilnvarojusi veikt robežpārbaudes un kuru minētā dalībvalsts izraudzījusi un par kuru tā ir paziņojusi saskaņā ar 14. panta 2. punktu;

8) "pasažieris" ir jebkura persona, – izņemot gaisa kuģa apkalpes locekļus, kuri pilda darba pienākumus, – kuru pārvadā vai paredzēts pārvadāt gaisa kuģī ar gaisa pārvadātāja piekrišanu, ko apliecina minētās personas reģistrēšana pasažieru sarakstā;

9) "iepriekšēja pasažieru informācija" jeb "IPI dati" ir pasažieru dati un lidojuma informācija, kā minēts attiecīgi 4. panta 2. un 3. punktā;

10) "maršrutētājs" ir maršrutētājs, kā minēts šīs regulas 11. pantā un Regulas (ES) 2025/13 9. pantā;

11) "personas dati" ir personas dati, kā definēts Regulas (ES) 2016/679 4. panta 1) punktā;

12) "reāllaika lidojumu satiksmes dati" ir informācija par ienākošo un izejošo gaisa satiksmi lidostā, uz kuru attiecas šī regula.

## 2. NODAĻA

## IPI DATU VĀKŠANA, NOSŪTĪŠANA, GLABĀŠANA UN DZĒŠANA

### *4. pants*

### IPI datu vākšana, ko veic gaisa pārvadātāji

1. Gaisa pārvadātāji vāc katra pasažiera, kas veic lidojumus uz Savienību, IPI datus, lai tos nosūtītu maršrutētājam saskaņā ar 6. pantu. Ja lidojuma kodus kopīgi lieto gaisa pārvadātāji, pienākums nosūtīt IPI datus ir tam gaisa pārvadātājam, kas veic lidojumu.

2. IPI datus veido tikai šādi dati, kuri attiecas uz katru pasažieri, kas veic lidojumu:

a) uzvārds, vārds vai vārdi;

b) dzimšanas datums, dzimums un valstspiederība;

c) ceļošanas dokumenta veids un numurs un ceļošanas dokumenta izdevējas valsts trīs burtu kods;

d) ceļošanas dokumenta derīguma termiņš;

e) pasažieru datu reģistra identifikācijas numurs, ko gaisa pārvadātājs izmanto, lai atrastu pasažieri savā informācijas sistēmā (PDR ieraksta rādītājs);

f) informācija par sēdvietu atbilstoši tās sēdvietas numuram gaisa kuģī, kura piešķirta pasažierim, ja šāda informācija ir pieejama;

g) bagāžas identifikācijas uzlīmes numurs vai numuri un reģistrēto bagāžas vienību skaits un svars, ja šāda informācija ir pieejama;

h) kods, kas norāda a) līdz d) apakšpunktā minēto datu iegūšanai un pārbaudei izmantoto metodi.

3. IPI datus veido tikai šāda informācija par lidojumu, kura attiecas uz katra pasažiera lidojumu:

a) lidojuma identifikācijas numurs vai, ja lidojuma kodus kopīgi lieto gaisa pārvadātāji, lidojumu identifikācijas numuri, vai, ja šādu numuru nav, citi skaidri un piemēroti līdzekļi lidojuma identificēšanai;

b) attiecīgā gadījumā – robežšķērsošanas vieta ieceļošanai dalībvalsts teritorijā;

c) ielidošanas lidostas kods vai, ja ir plānots nolaisties vienā vai vairākās lidostās vienas vai vairāku tādu dalībvalstu teritorijā, uz kurām attiecas šī regula, ielidošanas lidostu kodi attiecīgo dalībvalstu teritorijā;

d) lidojuma izlidošanas lidostas kods;

e) sākotnējās iekāpšanas vietas lidostas kods, ja tāds ir pieejams;

f) izlidošanas datums un laiks pēc vietējās laika zonas;

g) ielidošanas datums un laiks pēc vietējās laika zonas.

h) gaisa pārvadātāja kontaktinformācija;

i) IPI datu nosūtīšanai izmantotais formāts.

*5. pants*

**IPI datu vākšanas līdzekļi**

1. Gaisa pārvadātāji IPI datus saskaņā ar 4. pantu vāc tā, lai IPI dati, kurus tie nosūta saskaņā ar 6. punktu, būtu pareizi, pilnīgi un atjaunināti.

2. Gaisa pārvadātāji vāc 4. panta 2. punkta a) līdz d) apakšpunktā minētos IPI datus, izmantojot automatizētus līdzekļus, lai iegūtu attiecīgā pasažiera ceļošanas dokumentā ietvertos mašīnlasāmos datus. Gaisa pārvadātāji to dara saskaņā ar šā panta 7. punktā minētajām detalizētajām tehniskajām prasībām un ekspluatācijas noteikumiem, līdzko šādi noteikumi ir pieņemti un piemērojami.

Ja gaisa pārvadātāji nodrošina reģistrēšanās procesu tiešsaistē, tie dod iespēju pasažieriem minētā tiešsaistes reģistrēšanās procesa laikā ar automatizētiem līdzekļiem sniegt 4. panta 2. punkta a) līdz d) apakšpunktā minētos IPI datus. Gaisa pārvadātāji nodrošina iespēju pasažieriem, kas nereģistrējas tiešsaistē, minētos IPI datus ar automatizētiem līdzekļiem sniegt reģistrācijas laikā lidostā, izmantojot pašapkalpošanās iekārtu vai gaisa pārvadātāju darbinieku palīdzību pie reģistrācijas letes.

Ja automatizētu līdzekļu izmantošana tehniski nav iespējama, gaisa pārvadātāji izņēmuma kārtā 4. panta 2. punkta a) līdz d) apakšpunktā minētos IPI datus vāc manuāli vai nu tiešsaistes reģistrācijas procesa laikā, vai arī reģistrācijas procesa laikā lidostā tādā veidā, lai nodrošinātu atbilstību šā panta 1. punktam.

3. Visi automatizētie līdzekļi, kurus gaisa pārvadātāji izmanto IPI datu vākšanai saskaņā ar šo regulu, ir uzticami, droši un atjaunināti. Gaisa pārvadātāji nodrošina IPI datu šifrēšanu, kad šādi dati tiek nosūtīti no pasažiera gaisa pārvadātājam.

4. Pārejas periodā papildus 3. punktā minētajiem automatizētajiem līdzekļiem gaisa pārvadātāji nodrošina pasažieriem iespēju sniegt IPI datus manuāli, kad viņi veic reģistrāciju tiešsaistē. Šādos gadījumos nolūkā nodrošināt atbilstību 1. punktam gaisa pārvadātāji izmanto datu pārbaudes metodes.

5. Šā panta 4. punktā minētais pārejas periods neskar gaisa pārvadātāju tiesības pirms pasažieru iekāpšanas gaisa kuģī lidostā pārbaudīt IPI datus, kas savākti tiešsaistes reģistrācijas procesā, lai nodrošinātu atbilstību 1. punktam saskaņā ar piemērojamiem Savienības tiesību aktiem.

6. Komisija tiek pilnvarota, sākot no dienas, kas ir četrus gadus pēc 34. pantā minētā maršrutētāja darbības sākšanas, un, pamatojoties uz izvērtējumu par IPI datu vākšanas automatizēto līdzekļu pieejamību un piekļūstamību, pieņemt deleģēto aktu saskaņā ar 44. pantu, lai izbeigtu šā panta 4. punktā minēto pārejas periodu.

7. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 44. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot detalizētas tehniskās prasības un darbības noteikumus 4. panta 2. punkta a) līdz d) apakšpunktā minēto IPI datu vākšanai, izmantojot automatizētos līdzekļus saskaņā ar šā panta 2. un 3. punktu, un IPI datu manuālai vākšanai ārkārtas apstākļos saskaņā ar šā panta 2. punktu un šā panta 4. punktā minētajā pārejas periodā. Minētās tehniskās prasības un darbības noteikumi ietver prasības attiecībā uz datu drošību un uzticamāko pieejamo automatizēto līdzekļu izmantošanu attiecīgā ceļošanas dokumenta mašīnlasāmo datu vākšanai.

8. Gaisa pārvadātāji, kas izmanto automatizētus līdzekļus Direktīvas 2004/82/EK 3. panta 1. un 2. punktā minētās informācijas vākšanai, ir tiesīgi to darīt, saskaņā ar minēto direktīvu piemērojot šādai izmantošanai šā panta 7. punktā minētās tehniskās prasības.

*6. pants*

**Gaisa pārvadātāju pienākumi attiecībā uz IPI datu nosūtīšanu**

1. Gaisa pārvadātāji šifrētos IPI datus maršrutētājam nosūta ar elektroniskiem līdzekļiem to nosūtīšanai kompetentajām robežu iestādēm saskaņā ar 14. pantu. Gaisa pārvadātāji IPI datus nosūta saskaņā ar šā panta 3. punktā minētajiem detalizētajiem noteikumiem, līdzko šādi noteikumi ir pieņemti un piemērojami.

2. Gaisa pārvadātāji nosūta IPI datus:

a) par katru pasažieri reģistrācijas brīdī, bet ne agrāk kā 48 stundas pirms plānotā izlidošanas laika; un

b) par visiem iekāpušajiem pasažieriem tūlīt pēc iekāpšanas slēgšanas, proti, tiklīdz pasažieri ir iekāpuši gaisa kuģī pirms izlidošanas un pasažieriem vairs nav iespējams iekāpt gaisa kuģī vai izkāpt no tā.

3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 44. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot vajadzīgos detalizētos noteikumus par kopīgajiem protokoliem un saderīgajiem datu formātiem, kas jāizmanto, lai šifrētā veidā nosūtītu IPI datus šā panta 1. punktā minētajam maršrutētājam, tostarp nosūtītu IPI datus reģistrācijas brīdī, kā arī nosakot datu drošības prasības. Šādi detalizēti noteikumi nodrošina, ka gaisa pārvadātāji IPI datus nosūta, izmantojot vienu un to pašu struktūru un saturu.

*7. pants*

**IPI datu apstrāde, ko veic kompetentās robežu iestādes**

Kompetentās robežu iestādes apstrādā IPI datus, ko tās saņem saskaņā ar šo regulu, vienīgi nolūkā uzlabot un sekmēt robežpārbaužu efektivitāti un lietderību pie ārējām robežām un apkarot nelegālo imigrāciju.

Kompetentās robežu iestādes neapstrādā IPI datus veidā, kas rada personu profilēšanu, kā minēts Regulas (ES) 2016/679 22. pantā, vai veidā, kas rada personu diskrimināciju Hartas 21. pantā uzskaitīto pamatojumu dēļ.

*8. pants*

**IPI datu glabāšanas termiņš un to dzēšana**

1. Gaisa pārvadātāji glabā saskaņā ar 4. pantu savāktos IPI datus 48 stundas no brīža, kad maršrutētājs ir saņēmis IPI datus, kas tam nosūtīti saskaņā ar 6. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktu. Pēc minētā termiņa beigām tie nekavējoties un neatgriezeniski dzēš šādus IPI datus, neskarot gaisa pārvadātāju iespēju saglabāt un izmantot datus, ja tas nepieciešams to parastās uzņēmējdarbības gaitā saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem un 16. panta 1. un 3. punktu.

2. Kompetentās robežu iestādes glabā tām saskaņā ar 14. pantu nosūtītos IPI datus 48 stundas no saņemšanas brīža pēc to nosūtīšanas atbilstoši 6. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktam. Pēc minētā termiņa beigām kompetentās robežu iestādes nekavējoties un neatgriezeniski dzēš šādus IPI datus.

Izņēmuma gadījumos kompetentās robežu iestādes var glabāt IPI datus papildu 48 stundas, ciktāl šādi IPI dati attiecas uz pasažieriem, kuri nav ieradušies robežšķērsošanas vietā pirmajā daļā minētajā periodā.

*9. pants*

**IPI datu labošana, papildināšana un atjaunināšana**

1. Ja gaisa pārvadātājs uzzina, ka dati, ko tas glabā saskaņā ar šo regulu, ir apstrādāti nelikumīgi vai nav IPI dati, tas minētos datus nekavējoties un neatgriezeniski dzēš. Ja minētie dati ir nosūtīti maršrutētājam, gaisa pārvadātājs par to nekavējoties informē Eiropas Savienības Aģentūru lielapjoma IT sistēmu darbības pārvaldībai brīvības, drošības un tiesiskuma telpā (*eu-LISA*). Pēc šādas informācijas saņemšanas *eu-LISA* nekavējoties informē kompetento robežu iestādi, kas saņēmusi ar maršrutētāja starpniecību nosūtītos datus. Šī kompetentā robežu iestāde nekavējoties un neatgriezeniski dzēš šos datus.

2. Ja gaisa pārvadātājs uzzina, ka dati, ko tas glabā saskaņā ar šo regulu, ir neprecīzi, nepilnīgi vai vairs nav aktuāli, tas minētos datus nekavējoties labo, papildina vai atjaunina. Tas neskar gaisa pārvadātāju iespēju saglabāt un izmantot datus gadījumos, kad tas ir nepieciešams to parastajā uzņēmējdarbības gaitā saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem.

3. Ja gaisa pārvadātājs pēc IPI datu nosūtīšanas saskaņā ar 6. panta 2. punkta a) apakšpunktu, bet pirms nosūtīšanas saskaņā ar 6. panta 2. punkta b) apakšpunktu uzzina, ka tā nosūtītie dati ir neprecīzi, tas nekavējoties nosūta maršrutētājam labotos IPI datus.

4. Ja gaisa pārvadātājs pēc IPI datu nosūtīšanas saskaņā ar 6. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktu konstatē, ka tā nosūtītie dati ir neprecīzi, nepilnīgi vai vairs nav aktuāli, tas nekavējoties nosūta maršrutētājam labotos, papildinātos vai atjauninātos IPI datus.

5. Ja kompetentā robežu iestāde pēc IPI datu nosūtīšanas saskaņā ar 14. pantu uzzina, ka dati ir neprecīzi, nepilnīgi vai vairs nav aktuāli, tā minētos datus nekavējoties dzēš, ja vien minētie dati nav vajadzīgi, lai nodrošinātu šajā regulā noteikto pienākumu izpildi.

6. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 44. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot vajadzīgos detalizētos noteikumus par IPI datu labošanu, papildināšanu un atjaunināšanu šā panta nozīmē.

*10. pants*

**Pamattiesības**

1. Personas datu vākšana un apstrāde, ko saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2025/13 veic gaisa pārvadātāji un kompetentās iestādes, nedrīkst radīt diskrimināciju pret personām Eiropas Savienības pamattiesību hartas ("Harta") 21. pantā uzskaitīto pamatojumu dēļ.

2. Šajā regulā tiek pilnībā ievērota cilvēka cieņa, pamattiesības un principi, kas atzīti Hartā, tostarp tiesības uz privātās dzīves neaizskaramību, patvērumu, personas datu aizsardzību, pārvietošanās brīvību un efektīviem tiesiskās aizsardzības līdzekļiem.

3. Īpaša uzmanība tiek pievērsta bērniem, vecāka gadagājuma cilvēkiem, personām ar invaliditāti un neaizsargātām personām. Īstenojot šo regulu, vispirms tiek ņemtas vērā bērna labākās intereses.

3. NODAĻA

**AR MARŠRUTĒTĀJU SAISTĪTIE NOTEIKUMI**

*11. pants*

**Maršrutētājs**

1. *eu-LISA* saskaņā ar 25. un 26. pantu projektē, izstrādā, mitina un tehniski pārvalda maršrutētāju, ar kuru gaisa pārvadātājiem atvieglo šifrētu IPI datu nosūtīšanu kompetentajām robežu iestādēm saskaņā ar šo regulu.

2. Maršrutētāju veido šādi elementi:

a) centrāla infrastruktūra, tostarp tehnisko komponentu kopums, kas ļauj saņemt un nosūtīt šifrētus IPI datus;

b) drošs sakaru kanāls starp centrālo infrastruktūru un kompetentajām robežu iestādēm, kā arī drošs sakaru kanāls starp centrālo infrastruktūru un gaisa pārvadātājiem, kuru izmanto IPI datu nosūtīšanai un visiem ar to saistītiem paziņojumiem;

c) drošs kanāls reāllaika lidojumu satiksmes datu saņemšanai.

3. Neskarot šīs regulas 12. pantu, maršrutētājs, ja nepieciešams un ciktāl tas tehniski iespējams, koplieto un atkārtoti izmanto tehniskos komponentus, tostarp Regulas (ES) 2017/2226 13. pantā minētā tīmekļa pakalpojuma aparatūru un programmatūru, Regulas (ES) 2018/1240 6. panta 2. punkta k) apakšpunktā minētās pārvadātāju vārtejas un Regulas (EK) Nr. 767/2008 45.c pantā minētās pārvadātāju vārtejas, komponentus.

Ciktāl tas ir tehniski un funkcionāli iespējams, *eu-LISA* projektē maršrutētāju tā, lai tas būtu saskanīgs un saderīgs ar pienākumiem, kas gaisa pārvadātājiem noteikti Regulās (EK) Nr. 767/2008, (ES) 2017/2226 un (ES) 2018/1240.

4. Maršrutētājs automātiski izgūst datus un saskaņā ar šīs regulas 38. pantu dara tos pieejamus centrālajā ziņošanas un statistikas repozitorijā (*CRRS*), kas izveidots ar Regulas (ES) 2019/817 39. pantu.

5. *eu-LISA* maršrutētāju projektē un izstrādā tā, lai, nosūtot IPI datus no gaisa pārvadātāja maršrutētājam saskaņā ar 6. pantu un nosūtot IPI datus no maršrutētāja kompetentajām robežu iestādēm saskaņā ar 14. pantu un *CRRS* saskaņā ar 38. panta 2. punktu, šie IPI dati tranzīta laikā tiktu pilnībā šifrēti.

*12. pants*

**Maršrutētāja ekskluzīva izmantošana**

Piemērojot šo regulu, maršrutētāju izmanto tikai:

a) gaisa pārvadātāji nolūkā nosūtīt šifrētus IPI datus saskaņā ar šo regulu;

b) kompetentās robežu iestādes nolūkā saņemt šifrētus IPI datus saskaņā ar šo regulu.

Šis pants neskar Regulas (EK) 2025/13 10. pantu.

*13. pants*

**Datu formāts un nosūtīšanas pārbaudes**

1. Maršrutētājs automatizēti, pamatojoties uz reāllaika lidojumu satiksmes datiem, pārbauda, vai gaisa pārvadātājs ir nosūtījis IPI datus saskaņā ar 6. panta 1. punktu.

2. Maršrutētājs nekavējoties un automatizēti pārbauda, vai IPI dati, kas tam nosūtīti saskaņā ar 6. panta 1. punktu, atbilst 6. panta 3. punktā minētajiem detalizētajiem noteikumiem par saderīgiem datu formātiem.

3. Ja šā panta 1. punktā minētajā pārbaudē tiek konstatēts, ka gaisa pārvadātājs datus nav nosūtījis, vai ja šā panta 2. punktā minētajā pārbaudē tiek konstatēts, ka dati neatbilst detalizētajiem noteikumiem par saderīgiem datu formātiem, maršrutētājs par to nekavējoties un automatizēti paziņo attiecīgajam gaisa pārvadātājam un to dalībvalstu kompetentajām robežu iestādēm, kurām dati bija jānosūta, ievērojot 14. panta 1. punktu. Šādos gadījumos gaisa pārvadātājs nekavējoties nosūta IPI datus saskaņā ar 6. pantu.

4. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros precizē detalizētos tehniskos un procedūras noteikumus, kas nepieciešami, lai veiktu šā panta 1., 2. un 3. punktā minētās pārbaudes un paziņojumus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 43. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

*14. pants*

**IPI datu nosūtīšana no maršrutētāja kompetentajām robežu iestādēm**

1. Pēc 13. pantā minētajām datu formāta un nosūtīšanas pārbaudēm maršrutētājs nosūta šifrētos IPI datus, kas tam nosūtīti saskaņā ar 6. pantu vai 9. panta 3. un 4. punktu, dalībvalsts kompetentajām robežu iestādēm vai, ja lidojuma laikā plānota nosēšanās vienā vai vairākās lidostās vienas vai vairāku tādu dalībvalstu teritorijā, uz kurām attiecas šī regula, 4. panta 3. punkta c) apakšpunktā minētajām dalībvalstu kompetentajām robežu iestādēm. Maršrutētājs nosūta šos datus nekavējoties un automatizēti, nekādā veidā nemainot to saturu un rīkojoties saskaņā ar šā panta 5. punktā minētajiem detalizētajiem noteikumiem, līdzko šādi noteikumi ir pieņemti un piemērojami.

Šādas nosūtīšanas nolūkā *eu-LISA* izveido un pastāvīgi atjaunina atbilstības tabulu attiecībā uz dažādām izcelsmes un galamērķa lidostām un valstīm, kurās šīs lidostas atrodas.

2. Dalībvalstis izraugās kompetentās robežu iestādes, kas pilnvarotas saņemt IPI datus, kuri tām nosūtīti no maršrutētāja saskaņā ar šo regulu. Līdz šīs regulas piemērošanas dienai, kas minēta 46. panta otrajā daļā, dalībvalstis paziņo *eu-LISA* un Komisijai kompetento robežu iestāžu nosaukumus un kontaktinformāciju un vajadzības gadījumā ziņo *eu-LISA* un Komisijai par jebkādiem šīs informācijas atjauninājumiem.

Uz minēto paziņojumu un atjauninājumu pamata Komisija apkopo un dara publiski pieejamu sarakstu, kurā ietvertas paziņotās kompetentās robežu iestādes, tostarp to kontaktinformācija.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka to kompetentās robežu iestādes pēc IPI datu saņemšanas saskaņā ar 1. punktu nekavējoties un automatizēti apstiprina šādu datu saņemšanu maršrutētājam.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka tikai pienācīgi pilnvarotiem un apmācītiem to kompetento robežu iestāžu darbiniekiem, kuras izraudzītas saskaņā ar 2. punktu, ir piekļuve IPI datiem, kas tām nosūtīti ar maršrutētāja starpniecību. Tās minētajā nolūkā paredz vajadzīgos noteikumus. Šādi noteikumi ietver noteikumus par iepriekš minēto darbinieku un viņu profilu saraksta izveidi un regulāru atjaunināšanu.

5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem precizē vajadzīgos detalizētos tehniskos un procedūras noteikumus par IPI datu nosūtīšanu no šā panta 1. punktā minētā maršrutētāja, tostarp prasības datu drošības jomā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 43. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

*15. pants*

**IPI datu dzēšana no maršrutētāja**

IPI datus, kas nosūtīti maršrutētājam saskaņā ar šo regulu, maršrutētājā glabā tikai tiktāl, cik nepieciešams, lai pabeigtu nosūtīšanu attiecīgajām kompetentajām robežu iestādēm saskaņā ar šo regulu, un tos nekavējoties, neatgriezeniski un automatizēti dzēš no maršrutētāja, ja saskaņā ar 14. panta 3. punktu ir apstiprināts, ka ir pabeigta IPI datu nosūtīšana attiecīgajām kompetentajām robežu iestādēm.

*16. pants*

**Veicamās darbības gadījumos, kad tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju**

1. Ja IPI datu nosūtīšanai maršrutētāju tehniski nav iespējams izmantot tā atteices dēļ, *eu-LISA* nekavējoties automatizēti informē gaisa pārvadātājus un kompetentās robežu iestādes par minēto tehnisko neiespējamību. Šādā gadījumā *eu-LISA* nekavējoties veic pasākumus, lai novērstu maršrutētāja izmantošanas tehnisko neiespējamību, un nekavējoties informē gaisa pārvadātājus un kompetentās robežu iestādes, kad tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta.

Laikposmā starp minētajiem paziņojumiem nepiemēro 6. panta 1. punktu un 8. panta 1. punktu, ja tehniskās neiespējamības dēļ IPI datus nav iespējams nosūtīt maršrutētājam. Gaisa pārvadātāji glabā IPI datus līdz brīdim, kad tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta. Tiklīdz tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, gaisa pārvadātāji nosūta datus maršrutētājam saskaņā ar 6. panta 1. punktu.

Ja IPI dati tiek saņemti vēlāk nekā 96 stundas pēc 4. panta 3. punkta f) apakšpunktā minētā izlidošanas laika, maršrutētājs nenosūta IPI datus kompetentajām robežu iestādēm, bet gan tos dzēš.

Ja tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju, kā arī izņēmuma gadījumos, kuri saistīti ar šīs regulas mērķiem un kuru dēļ kompetentajām robežu iestādēm ir nekavējoties jāsaņem IPI dati laikā, kad tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju, kompetentās robežu iestādes var pieprasīt gaisa pārvadātājiem izmantot jebkādus citus piemērotus līdzekļus, kas nodrošina vajadzīgo datu drošības, datu kvalitātes un datu aizsardzības līmeni, lai IPI datus nosūtītu tieši kompetentajām robežu iestādēm. Kompetentās robežu iestādes apstrādā IPI datus, kas saņemti, izmantojot jebkādus citus piemērotus līdzekļus, saskaņā ar Regulā (ES) 2016/399 un piemērojamos valsts tiesību aktos paredzētajiem noteikumiem un aizsardzības pasākumiem.

Pēc *eu-LISA* paziņojuma, ka tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, un ja saskaņā ar 14. panta 3. punktu ir apstiprināts, ka attiecīgo IPI datu nosūtīšana ar maršrutētāja starpniecību kompetentajai robežu iestādei ir pabeigta, kompetentā robežu iestāde nekavējoties dzēš IPI datus, ko tā saņēmusi ar jebkādiem citiem piemērotiem līdzekļiem.

2. Ja 23. pantā minēto kādas dalībvalsts sistēmu vai infrastruktūras atteices dēļ tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju, lai nosūtītu IPI datus, minētās dalībvalsts kompetentās robežu iestādes nekavējoties automatizēti informē gaisa pārvadātājus, pārējo dalībvalstu kompetentās iestādes, *eu-LISA* un Komisiju par minēto tehnisko neiespējamību. Šajā gadījumā minētā dalībvalsts nekavējoties veic pasākumus, lai novērstu tehnisko neiespējamību izmantot maršrutētāju, un nekavējoties informē gaisa pārvadātājus, citu dalībvalstu kompetentās iestādes, *eu-LISA* un Komisiju par sekmīgu tehniskās neiespējamības novēršanu. Maršrutētājs glabā IPI datus līdz brīdim, kad tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta. Tiklīdz tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, maršrutētājs nosūta datus saskaņā ar 14. panta 1. punktu.

Laikposmā starp minētajiem paziņojumiem nepiemēro 6. panta 1. punktu un 8. panta 1. punktu, ja tehniskās neiespējamības dēļ IPI datus nav iespējams nosūtīt maršrutētājam. Gaisa pārvadātāji glabā IPI datus līdz brīdim, kad tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta. Tiklīdz tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, gaisa pārvadātāji nosūta datus maršrutētājam saskaņā ar 6. panta 1. punktu.

Ja IPI dati tiek saņemti vēlāk nekā 96 stundas pēc 4. panta 3. punkta f) apakšpunktā minētā izlidošanas laika, maršrutētājs nenosūta IPI datus kompetentajām robežu iestādēm, bet gan tos dzēš.

Ja tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju, kā arī izņēmuma gadījumos, kuri saistīti ar šīs regulas mērķiem un kuru dēļ kompetentajām robežu iestādēm ir nekavējoties jāsaņem IPI dati laikā, kad tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju, kompetentās robežu iestādes var pieprasīt gaisa pārvadātājiem izmantot jebkādus citus piemērotus līdzekļus, kas nodrošina vajadzīgo datu drošības, datu kvalitātes un datu aizsardzības līmeni, lai IPI datus nosūtītu tieši kompetentajām robežu iestādēm. Kompetentās robežu iestādes apstrādā IPI datus, kas saņemti, izmantojot jebkādus citus piemērotus līdzekļus, saskaņā ar Regulā (ES) 2016/399 un piemērojamos valsts tiesību aktos paredzētajiem noteikumiem un aizsardzības pasākumiem.

Pēc *eu-LISA* paziņojuma, ka tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, un ja saskaņā ar 14. panta 3. punktu ir apstiprināts, ka attiecīgo IPI datu nosūtīšana ar maršrutētāja starpniecību kompetentajai robežu iestādei ir pabeigta, kompetentā robežu iestāde nekavējoties dzēš IPI datus, ko tā saņēmusi ar jebkādiem citiem piemērotiem līdzekļiem.

3. Ja 24. pantā minēto kāda gaisa pārvadātāja sistēmu vai infrastruktūras atteices dēļ tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju, lai nosūtītu IPI datus, minētais gaisa pārvadātājs nekavējoties automatizēti informē kompetentās robežu iestādes, *eu-LISA* un Komisiju par minēto tehnisko neiespējamību. Šajā gadījumā minētais gaisa pārvadātājs nekavējoties veic pasākumus, lai novērstu to, ka maršrutētāju tehniski nav iespējams izmantot, un nekavējoties informē *eu-LISA* un Komisiju par sekmīgu tehniskās neiespējamības novēršanu.

Laikposmā starp minētajiem paziņojumiem nepiemēro 6. panta 1. punktu un 8. panta 1. punktu, ja tehniskās neiespējamības dēļ IPI datus nav iespējams nosūtīt maršrutētājam. Gaisa pārvadātāji glabā IPI datus līdz brīdim, kad tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta. Tiklīdz tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, gaisa pārvadātāji nosūta datus maršrutētājam saskaņā ar 6. panta 1. punktu. Tomēr maršrutētājs nenosūta IPI datus kompetentajām robežu iestādēm, bet gan tos dzēš, ja tie ir saņemti vēlāk nekā 96 stundas pēc izlidošanas laika, kā minēts 4. panta 3. punkta f) apakšpunktā.

Ja tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju, kā arī izņēmuma gadījumos, kuri saistīti ar šīs regulas mērķiem un kuru dēļ kompetentajām robežu iestādēm ir nekavējoties jāsaņem IPI dati laikā, kad tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju, kompetentās robežu iestādes var pieprasīt gaisa pārvadātājiem izmantot jebkādus citus piemērotus līdzekļus, kas nodrošina vajadzīgo datu drošības, datu kvalitātes un datu aizsardzības līmeni, lai IPI datus nosūtītu tieši kompetentajām robežu iestādēm. Kompetentās robežu iestādes apstrādā IPI datus, kas saņemti, izmantojot jebkādus citus piemērotus līdzekļus, saskaņā ar Regulā (ES) 2016/399 un piemērojamos valsts tiesību aktos paredzētajiem noteikumiem un aizsardzības pasākumiem.

Pēc *eu-LISA* paziņojuma, ka tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, un ja saskaņā ar 14. panta 3. punktu ir apstiprināts, ka attiecīgo IPI datu nosūtīšana ar maršrutētāja starpniecību kompetentajai robežu iestādei ir pabeigta, kompetentā robežu iestāde nekavējoties dzēš IPI datus, ko tā saņēmusi ar jebkādiem citiem piemērotiem līdzekļiem.

Ja tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, attiecīgais gaisa pārvadātājs nekavējoties iesniedz 36. pantā minētajai valsts IPI uzraudzības iestādei ziņojumu, kurā ietverta visa vajadzīgā informācija par tehnisko neiespējamību, tostarp par tehniskās neiespējamības cēloņiem, tās apmēru un sekām, kā arī pasākumiem, kas veikti tās novēršanai.

## 4. NODAĻA

## ĪPAŠI NOTEIKUMI PAR PERSONAS DATU AIZSARDZĪBU UN DROŠĪBU

*17. pants*

### Reģistra ierakstu glabāšana

1. Gaisa pārvadātāji izveido reģistra ierakstus par visām ar IPI datiem saistītām apstrādes darbībām, kas saskaņā ar šo regulu veiktas, izmantojot 5. panta 2. punktā minētos automatizētos līdzekļus. Minētie reģistra ieraksti ietver IPI datu nosūtīšanas datumu, laiku un vietu. Minētie reģistra ieraksti neietver personas datus, izņemot informāciju, kas vajadzīga, lai identificētu attiecīgo gaisa pārvadātāja darbinieku.

2. *eu-LISA* glabā reģistra ierakstus par visām apstrādes darbībām, kas saistītas ar IPI datu nosūtīšanu un nosūtīšanu ar maršrutētāja starpniecību saskaņā ar šo regulu. Minētajos reģistra ierakstos ir ietverta šāda informācija:

a) gaisa pārvadātājs, kas nosūtījis maršrutētājam IPI datus;

b) kompetentās robežu iestādes, kurām ar maršrutētāja starpniecību tika nosūtīti IPI dati;

c) šā punkta a) un b) apakšpunktā minētās nosūtīšanas datums un laiks, kā arī nosūtīšanas vieta;

d) jebkāda *eu-LISA* darbinieku piekļuve, kas vajadzīga maršrutētāja uzturēšanai, kā minēts 26. panta 3. punktā;

e) cita ar minētajām apstrādes darbībām saistīta informācija, kas vajadzīga, lai uzraudzītu IPI datu drošību un integritāti, kā arī minēto apstrādes darbību likumību.

Reģistra ieraksti neietver personas datus, izņemot informāciju, kas vajadzīga, lai identificētu attiecīgos *eu-LISA* darbiniekus, kuri minēti pirmās daļas d) apakšpunktā.

3. Šā panta 1. un 2. punktā minētos reģistra ierakstus izmanto tikai tam, lai nodrošinātu IPI datu drošību un integritāti un apstrādes likumību, jo īpaši attiecībā uz atbilstību šajā regulā noteiktajām prasībām, tostarp procedūrām, ar kurām atbilstīgi 36. un 37. pantam nosaka sodus par minēto prasību pārkāpumiem.

4. Gaisa pārvadātāji un *eu-LISA* veic pienācīgus pasākumus nolūkā aizsargāt saskaņā ar attiecīgi 1. un 2. punktu izveidotos reģistra ierakstus pret neatļautu piekļuvi un citiem drošības apdraudējumiem.

5. Valsts IPI uzraudzības iestādēm, kas minētas 36. pantā, un kompetentajām robežu iestādēm ir piekļuve attiecīgajiem šā panta 1. punktā minētajiem reģistriem, ja tas ir nepieciešams 3. punktā minētajiem nolūkiem.

6. Gaisa pārvadātāji un *eu-LISA* glabā to saskaņā ar attiecīgi 1. un 2. punktu izveidotos reģistra ierakstus vienu gadu no minēto reģistra ierakstu izveides brīža. Pēc minētā perioda beigām gaisa pārvadātāji nekavējoties un neatgriezeniski dzēš minētos reģistra ierakstus.

Tomēr gadījumos, kad minētie reģistra ieraksti ir vajadzīgi procedūrām, ar kurām uzrauga vai nodrošina IPI datu drošību un integritāti vai apstrādes darbību likumību, kā minēts 3. punktā, un šīs procedūras jau ir uzsāktas pirms šā punkta pirmajā daļā minētā perioda beigām, *eu-LISA* un gaisa pārvadātāji glabā minētos reģistra ierakstus tik ilgi, cik tas nepieciešams minētajām procedūrām. Šādā gadījumā *eu-LISA* un gaisa pārvadātāji nekavējoties dzēš minētos reģistra ierakstus, tiklīdz tie vairs nav vajadzīgi minētajām procedūrām.

*18. pants*

**Pienākumi datu aizsardzības jomā**

1. Gaisa pārvadātāji ir pārziņi Regulas (ES) 2016/679 4. panta 7. punkta nozīmē, kad tie veic IPI datu, kas ir personas dati, apstrādi, veicot šādu datu vākšanu un to nosūtīšanu maršrutētājam saskaņā ar šo regulu.

2. Katra dalībvalsts saskaņā ar šo pantu izraugās kompetento iestādi par pārzini. Dalībvalstis minētās iestādes dara zināmas Komisijai, *eu-LISA* un citām dalībvalstīm.

Visas dalībvalstu izraudzītās kompetentās iestādes ir kopīgi pārziņi saskaņā ar Regulas (ES) 2016/679 26. pantu personas datu apstrādes nolūkā maršrutētājā.

3. *eu-LISA* ir apstrādātājs Regulas (ES) 2018/1725 3. panta 12) punkta nozīmē attiecībā uz IPI personas datu, kas ir personas dati saskaņā ar šo regulu, apstrādi ar maršrutētāja starpniecību, tostarp datu nosūtīšanu no maršrutētāja kompetentajām robežu iestādēm un minēto datu glabāšanu maršrutētājā tehnisku iemeslu dēļ. *eu-LISA* nodrošina, ka maršrutētājs darbojas saskaņā ar šo regulu.

4. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros nosaka kopīgo pārziņu attiecīgos pienākumus un to sadalījumu starp kopīgajiem pārziņiem un apstrādātāju. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 43. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

*19. pants*

**Informācija pasažieriem**

Saskaņā ar Regulas (ES) 2016/679 13. pantu gaisa pārvadātāji pasažieriem lidojumos, uz kuriem attiecas šī regula, sniedz informāciju par viņu personas datu vākšanas nolūku, vākto personas datu veidu, personas datu saņēmējiem un līdzekļiem viņu kā datu subjektu tiesību īstenošanai.

Šo informāciju pasažieriem paziņo rakstiski un viegli pieejamā formātā rezervācijas brīdī un reģistrācijas brīdī neatkarīgi no tā, kādi līdzekļi tiek izmantoti personas datu vākšanai reģistrācijas brīdī saskaņā ar 5. pantu.

*20. pants*

**Drošība**

1. *eu-LISA* nodrošina tās saskaņā ar šo regulu apstrādāto IPI datu, jo īpaši IPI datu, kas ir personas dati, drošību un šifrēšanu. Kompetentās robežu iestādes un gaisa pārvadātāji nodrošina to saskaņā ar šo regulu apstrādāto IPI datu, jo īpaši IPI datu, kas ir personas dati, drošību. *eu-LISA*, kompetentās robežu iestādes un gaisa pārvadātāji atbilstoši saviem attiecīgajiem pienākumiem un saskaņā ar Savienības tiesību aktiem savstarpēji sadarbojas, lai nodrošinātu šādu drošību.

2. *eu-LISA* veic vajadzīgos pasākumus, kuru mērķis ir nodrošināt maršrutētāja un ar maršrutētāja starpniecību nosūtīto IPI datu, jo īpaši IPI datu, kas ir personas dati, drošību, tostarp izstrādājot, īstenojot un regulāri atjauninot drošības plānu, darbības nepārtrauktības plānu un negadījuma seku novēršanas plānu, lai:

a) fiziski aizsargātu maršrutētāju, tostarp izstrādājot ārkārtas rīcības plānus maršrutētāja kritisko komponentu aizsardzībai;

b) novērstu, jo īpaši ar pienācīgu šifrēšanas paņēmienu palīdzību, IPI datu neatļautu apstrādi, tostarp neatļautu piekļuvi tiem un to kopēšanu, pārveidošanu vai dzēšanu gan laikā, kad IPI datus nosūta maršrutētājam un no tā, gan laikā, kad IPI datus glabā maršrutētājā, ja tas nepieciešams nosūtīšanas pabeigšanai;

c) nodrošinātu, ka personām, kam atļauts piekļūt maršrutētājam, ir piekļuve tikai tiem datiem, uz kuriem attiecas viņu piekļuves atļauja;

d) nodrošinātu, ka ir iespējams pārbaudīt un konstatēt, kurām kompetentajām robežu iestādēm tiek nosūtīti IPI dati ar maršrutētāja starpniecību;

e) pienācīgi ziņotu valdei par jebkurām maršrutētāja darbības kļūmēm;

f) uzraudzītu šajā pantā un Regulā (ES) 2018/1725 paredzēto drošības pasākumu efektivitāti un vajadzības gadījumā izvērtētu un atjauninātu minētos drošības pasākumus, ņemot vērā tehnoloģiskās vai operatīvās norises.

Šā punkta pirmajā daļā minētie pasākumi neskar Regulas (ES) 2016/679 32. pantu vai Regulas (ES) 2018/1725 33. pantu.

*21. pants*

**Pašuzraudzība**

Gaisa pārvadātāji un kompetentās robežu iestādes uzrauga atbilstību saviem attiecīgajiem pienākumiem saskaņā ar šo regulu, jo īpaši attiecībā uz IPI datu, kas ir personas dati, apstrādi. Gaisa pārvadātāju gadījumā uzraudzība ietver 17. panta 1. punktā minēto reģistra ierakstu biežu pārbaudi.

*22. pants*

**Personas datu aizsardzības revīzijas**

1. Neatkarīgās uzraudzības iestādes, kuras minētas Regulas (ES) 2016/679 51. pantā, vismaz reizi četros gados veic revīziju par to, kā kompetentās robežu iestādes šīs regulas nolūkos veic to IPI datu, kas ir personas dati, apstrādes darbības. Dalībvalstis nodrošina to neatkarīgajām uzraudzības iestādēm pietiekamus resursus un speciālās zināšanas, lai tās veiktu ar šo regulu tām uzticētos uzdevumus.

2. Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājs vismaz reizi gadā saskaņā ar attiecīgiem starptautiskiem revīzijas standartiem veic revīziju par to, kā *eu-LISA* šīs regulas nolūkos veic to IPI datu, kas ir personas dati, apstrādes darbības. Ziņojumu par minēto revīziju nosūta Eiropas Parlamentam, Padomei, Komisijai, dalībvalstīm un *eu-LISA*. Pirms ziņojumu pieņemšanas *eu-LISA* tiek dota iespēja izteikt savus apsvērumus.

3. Saistībā ar šā panta 2. punktā minētajām apstrādes darbībām *eu-LISA* pēc pieprasījuma sniedz Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājam tā pieprasīto informāciju, piešķir Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājam piekļuvi visiem tā pieprasītajiem dokumentiem un 17. panta 2. punktā minētajiem reģistra ierakstiem un ļauj Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājam jebkurā laikā iekļūt visās *eu-LISA* telpās.

5. NODAĻA

**AR MARŠRUTĒTĀJU SAISTĪTI JAUTĀJUMI**

*23. pants*

**Kompetento robežu iestāžu savienojumi ar maršrutētāju**

1. Dalībvalstis nodrošina, ka to kompetentās robežu iestādes ir savienotas ar maršrutētāju. Tās arī nodrošina, ka kompetento robežu iestāžu sistēmas un infrastruktūra, ko izmanto saskaņā ar šo regulu nosūtīto IPI datu saņemšanai un turpmākai apstrādei, ir integrētas ar maršrutētāju.

Dalībvalstis nodrošina, ka savienojums ar maršrutētāju un integrācija ar to dod iespēju dalībvalstu kompetentajām robežu iestādēm likumīgā, drošā, efektīvā un ātrā veidā saņemt un turpmāk apstrādāt IPI datus, kā arī apmainīties ar jebkādiem saistītajiem paziņojumiem.

2. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem precizē vajadzīgos detalizētos noteikumus par savienojumiem ar šā panta 1. punktā minēto maršrutētāju, tostarp prasības datu drošības jomā. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 43. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

*24. pants*

**Gaisa pārvadātāju savienojumi ar maršrutētāju**

1. Gaisa pārvadātāji nodrošina, ka tie ir savienoti ar maršrutētāju. Gaisa pārvadātāji nodrošina, ka to sistēmas un infrastruktūra, ko izmanto IPI datu nosūtīšanai maršrutētājam saskaņā ar šo regulu, ir integrētas ar maršrutētāju.

Gaisa pārvadātāji nodrošina, ka savienojums ar maršrutētāju un integrācija ar to dod iespēju tiem likumīgā, drošā, efektīvā un ātrā veidā nosūtīt IPI datus, kā arī apmainīties ar jebkādiem saistītajiem paziņojumiem. Šajā nolūkā gaisa pārvadātāji sadarbībā ar *eu-LISA* saskaņā ar 27. panta 3. punktu veic IPI datu nosūtīšanas maršrutētājam testus.

2. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem precizē vajadzīgos detalizētos noteikumus par savienojumiem ar šā panta 1. punktā minēto maršrutētāju, tostarp prasības datu drošības jomā. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 43. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

*25. pants*

**eu-LISA uzdevumi saistībā ar maršrutētāja projektēšanu un izstrādi**

1. *eu-LISA* ir atbildīga par maršrutētāja fiziskās arhitektūras projektēšanu, tostarp par tā tehnisko specifikāciju noteikšanu.

2. *eu-LISA* ir atbildīga par maršrutētāja izstrādi, tostarp par iespējamiem tehniskiem pielāgojumiem, kas vajadzīgi maršrutētāja darbībai.

Maršrutētāja izstrāde ir tehnisko specifikāciju izstrāde un ieviešana, testēšana un projekta vispārējā vadība, kā arī izstrādes posma koordinācija.

3. *eu-LISA* nodrošina, ka maršrutētājs tiek projektēts un izstrādāts tā, lai tas nodrošinātu šajā regulā noteiktās funkcijas un sāktu darboties iespējami drīz pēc tam, kad Komisija ir pieņēmusi šīs regulas 5. panta 7. punktā, 6. panta 3. punktā, 9. panta 6. punktā, 23. panta 2. punktā un 24. panta 2. punktā paredzētos īstenošanas un deleģētos aktus, un pēc tam, kad saskaņā ar Regulas (ES) 2016/679 35. pantu ir veikts novērtējums par ietekmi uz datu aizsardzību.

4. *eu-LISA* nodrošina kompetentajām robežu iestādēm, citām attiecīgajām dalībvalstu iestādēm un gaisa pārvadātājiem atbilstības testu kopu. Atbilstības testu kopā ietilpst testēšanas vide, simulators, testa datu kopas un testa plāns. Atbilstības testu kopa ļauj veikt 5. punktā minēto maršrutētāja visaptverošo testu, un tā ir pieejama arī pēc šā testa pabeigšanas.

5. Ja *eu-LISA* uzskata, ka izstrādes posms ir pabeigts, tā, sadarbojoties ar kompetentajām robežu iestādēm, citām attiecīgajām dalībvalstu iestādēm un gaisa pārvadātājiem, bez nepamatotas kavēšanās veic visaptverošu maršrutētāja testu un informē Komisiju par minētā testa rezultātiem.

*26. pants*

**eu-LISA uzdevumi saistībā ar maršrutētāja mitināšanu un tehnisko pārvaldību**

1. *eu-LISA* mitina maršrutētāju savos tehniskajos centros.

2. *eu-LISA* ir atbildīga par maršrutētāja tehnisko pārvaldību, tostarp par tā uzturēšanu un tehnisko izstrādi, un tā rīkojas tādā veidā, lai nodrošinātu, ka IPI dati ar maršrutētāja starpniecību tiek droši, efektīvi un ātri nosūtīti saskaņā ar šo regulu.

Maršrutētāja tehniskā pārvaldība ir visu to uzdevumu veikšana un visu to tehnisko risinājumu ieviešana, kuri vajadzīgi maršrutētāja pareizai un nepārtrauktai darbībai 24 stundas diennaktī un septiņas dienas nedēļā saskaņā ar šo regulu. Maršrutētāja tehniskā pārvaldība ietver uzturēšanas darbus un tehnisko izstrādi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu to, ka maršrutētājs darbojas apmierinošā tehniskās kvalitātes līmenī, jo īpaši attiecībā uz IPI datu nosūtīšanas iespējamību, precizitāti un uzticamību, saskaņā ar tehniskajām specifikācijām un, cik vien iespējams, atbilstīgi kompetento robežu iestāžu un gaisa pārvadātāju operatīvajām vajadzībām.

3. *eu-LISA* darbiniekiem nav piekļuves nekādiem IPI datiem, kas tiek nosūtīti ar maršrutētāja starpniecību. Tomēr minētais aizliegums neliedz *eu-LISA* darbiniekiem iegūt šādu piekļuvi, ciktāl tas absolūti nepieciešams maršrutētāja uzturēšanai un tehniskajai pārvaldībai.

4. Neskarot šā panta 3. punktu un Eiropas Savienības Civildienesta noteikumu 17. pantu, kas ietverts Padomes Regulā (EEK, *Euratom*, EOTK) Nr. 259/68 ([28]), *eu-LISA* piemēro atbilstīgus noteikumus par dienesta noslēpumu vai citas līdzvērtīgus konfidencialitātes pienākumus saviem darbiniekiem, kam jāstrādā ar IPI datiem, kurus nosūta ar maršrutētāja starpniecību. Šis pienākums ir spēkā arī pēc tam, kad šie darbinieki vairs neieņem attiecīgo amatu vai netiek nodarbināti, vai viņu profesionālā darbība ir izbeigta.

*27. pants*

**eu-LISA uzticētie atbalsta uzdevumi saistībā ar maršrutētāju**

1. *eu-LISA* pēc kompetento robežu iestāžu, citu attiecīgo dalībvalstu iestāžu vai gaisa pārvadātāju pieprasījuma nodrošina tiem apmācību par maršrutētāja tehnisko izmantošanu un par savienojumu un integrāciju ar to.

2. *eu-LISA* sniedz atbalstu kompetentajām robežu iestādēm IPI datu saņemšanai ar maršrutētāja starpniecību saskaņā ar šo regulu, jo īpaši attiecībā uz šīs regulas 14. un 23. panta piemērošanu.

3. Saskaņā ar 24. panta 1. punktu un izmantojot 25. panta 4. punktā minēto atbilstības testu kopu, *eu-LISA* sadarbībā ar gaisa pārvadātājiem veic IPI datu nosūtīšanas maršrutētājam testus.

([28]) OV L 56, 4.3.1968., 1. lpp.

6. NODAĻA

**PĀRVALDĪBA**

*28. pants*

**Programmu vadības valde**

1. Līdz 2025. gada 28. janvārim *eu-LISA* valde izveido programmu vadības valdi. Tajā ir 10 locekļi, un to veido:

a) septiņi locekļi, kurus ieceļ *eu-LISA* valde no savu locekļu vai aizstājēju vidus;

b) regulas 29. pantā minētās IPI-PDR padomdevējas grupas priekšsēdētājs;

c) viens *eu-LISA* darbinieks, ko iecēlis tās izpilddirektors; un

d) viens Komisijas iecelts loceklis.

Attiecībā uz a) apakšpunktu *eu-LISA* valdes ieceltos locekļus ievēl tikai no tās locekļu vai aizstājēju vidus no tām dalībvalstīm, kurām šī regula tiek piemērota.

2. Programmu vadības valde izstrādā savu reglamentu, ko apstiprina *eu-LISA* valde.

Priekšsēdētāja pienākumu pilda dalībvalsts, kas ir programmu vadības valdes locekle.

3. Programmu vadības valde uzrauga to *eu-LISA* uzdevumu efektīvu izpildi, kas saistīti ar maršrutētāja projektēšanu un izstrādi saskaņā ar 25. pantu.

*eu-LISA* pēc programmu vadības valdes pieprasījuma sniedz detalizētu un atjauninātu informāciju par maršrutētāja projektēšanu un izstrādi, tostarp par resursiem, kurus piešķīrusi *eu-LISA*.

4. Programmu vadības valde regulāri un vismaz trīs reizes ceturksnī iesniedz *eu-LISA* valdei rakstiskus ziņojumus par maršrutētāja projektēšanas un izstrādes gaitu.

5. Programmu vadības valdei nav ne lēmumu pieņemšanas pilnvaru, ne arī pilnvaru pārstāvēt *eu-LISA* valdi vai tās locekļus.

6. Programmu vadības valde beidz pastāvēt līdz šīs regulas piemērošanas dienai, kas minēta 46. panta otrajā daļā.

*29. pants*

**IPI-PDR padomdevēja grupa**

1. No 2025. gada 28. janvāra IPI-PDR padomdevēja grupa, kas izveidota saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1726 27. panta 1. punkta de) apakšpunktu, nodrošina *eu-LISA* valdei nepieciešamās speciālās zināšanas attiecībā uz IPI-PDR, jo īpaši saistībā ar gada darba programmas un gada darbības pārskata sagatavošanu.

2. Kad vien iespējams, *eu-LISA* nodrošina IPI-PDR padomdevējai grupai 25. panta 1., 2. un 4. punktā minēto tehnisko specifikāciju un atbilstības testu kopu versijas, tostarp starpposma versijas.

3. IPI-PDR padomdevēja grupa veic šādas funkcijas:

a) nodrošina *eu-LISA* un programmu vadības valdei speciālās zināšanas par maršrutētāja projektēšanu un izstrādi saskaņā ar 25. pantu;

b) nodrošina *eu-LISA* speciālās zināšanas par maršrutētāja mitināšanu un tehnisko pārvaldību saskaņā ar 26. pantu;

c) pēc programmu vadības valdes pieprasījuma sniedz tai atzinumu par maršrutētāja projektēšanas un izstrādes gaitu, tostarp par 2. punktā minēto tehnisko specifikāciju un atbilstības testu kopu izstrādes gaitu.

4. IPI-PDR padomdevējai grupai nav ne lēmumu pieņemšanas pilnvaru, ne arī pilnvaru pārstāvēt *eu-LISA* valdi vai tās locekļus.

*30. pants*

**IPI-PDR kontaktgrupa**

1. Līdz šīs regulas piemērošanas dienai, kas minēta 46. panta otrajā daļā, *eu-LISA* valde izveido IPI-PDR kontaktgrupu.

2. IPI-PDR kontaktgrupa nodrošina saziņu starp dalībvalstu attiecīgajām iestādēm un gaisa pārvadātājiem par tehniskiem jautājumiem, kas saistīti ar to attiecīgajiem uzdevumiem un pienākumiem saskaņā ar šo regulu.

3. IPI-PDR kontaktgrupas sastāvā ir dalībvalstu attiecīgo iestāžu un gaisa pārvadātāju pārstāvji, IPI-PDR padomdevējas grupas priekšsēdētājs un *eu-LISA* eksperti.

4. *eu-LISA* valde pēc IPI-PDR padomdevējas grupas atzinuma saņemšanas izstrādā IPI-PDR kontaktgrupas reglamentu.

5. Vajadzības gadījumā *eu-LISA* valde var izveidot arī IPI-PDR kontaktgrupas apakšgrupas nolūkā apspriest konkrētus tehniskus jautājumus, kas saistīti ar dalībvalstu attiecīgo iestāžu un gaisa pārvadātāju konkrētajiem uzdevumiem un pienākumiem saskaņā ar šo regulu.

6. IPI-PDR kontaktgrupai, tostarp tās apakšgrupām, nav ne lēmumu pieņemšanas pilnvaru, ne arī pilnvaru pārstāvēt *eu-LISA* valdi vai tās locekļus.

*31. pants*

**IPI ekspertu grupa**

1. Līdz šīs regulas piemērošanas dienai, kas minēta 46. panta otrajā daļā, Komisija izveido IPI ekspertu grupu saskaņā ar horizontālajiem noteikumiem par Komisijas ekspertu grupu izveidi un darbību.

2. IPI ekspertu grupa nodrošina saziņu starp dalībvalstu attiecīgajām iestādēm un starp dalībvalstu attiecīgajām iestādēm un gaisa pārvadātājiem par politikas jautājumiem, kas saistīti ar to attiecīgajiem uzdevumiem un pienākumiem saskaņā ar šo regulu, tostarp saistībā ar 37. pantā minētajiem sodiem.

3. IPI ekspertu grupu vada Komisija, un to izveido saskaņā ar horizontālajiem noteikumiem par Komisijas ekspertu grupu izveidi un darbību. Tās sastāvā ir dalībvalstu attiecīgo iestāžu pārstāvji, gaisa pārvadātāju pārstāvji un *eu-LISA* eksperti. Ja tas ir būtiski tās uzdevumu veikšanai, IPI ekspertu grupa var uzaicināt tās darbā piedalīties attiecīgās ieinteresētās personas, jo īpaši Eiropas Parlamenta, Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja un neatkarīgo valsts uzraudzības iestāžu pārstāvjus.

4. IPI ekspertu grupa savus uzdevumus veic, ievērojot pārredzamības principu. IPI ekspertu grupas sanāksmju protokolus un citus attiecīgos dokumentus Komisija publicē savā tīmekļa vietnē.

*32. pants*

**eu-LISA, Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājam, valstu uzraudzības iestādēm un dalībvalstīm radušās izmaksas**

1. Izmaksas, kas *eu-LISA* radušās saistībā ar maršrutētāja izveidi un darbību saskaņā ar šo regulu, sedz no Savienības vispārējā budžeta.

2. Izmaksas, kas dalībvalstīm radušās saistībā ar šīs regulas īstenošanu, jo īpaši saistībā ar 23. pantā minētajiem dalībvalstu savienojumiem ar maršrutētāju un integrāciju ar to, palīdz segt no Savienības vispārējā budžeta saskaņā ar attiecināmības noteikumiem un līdzfinansējuma likmēm, kas noteiktas piemērojamos Savienības tiesību aktos.

3. Izmaksas, kas Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājam radušās saistībā ar šajā regulā paredzēto uzdevumu veikšanu, sedz no Savienības vispārējā budžeta.

4. Izmaksas, kas neatkarīgajām valsts uzraudzības iestādēm radušās saistībā ar šajā regulā paredzēto uzdevumu veikšanu, sedz dalībvalstis.

*33. pants*

**Ar maršrutētāju saistītā atbildība**

Ja saistībā ar to, ka kāda dalībvalsts vai gaisa pārvadātājs nav ievērojuši savus pienākumus saskaņā ar šo regulu, ir nodarīts kaitējums maršrutētājam, minētā dalībvalsts vai gaisa pārvadātājs ir atbildīgi par šādu kaitējumu, kā paredzēts piemērojamos Savienības vai valsts tiesību aktos, ja vien nav pierādīts, ka *eu-LISA*, cita dalībvalsts vai cits gaisa pārvadātājs nav veikuši atbilstīgus pasākumus, lai kaitējumu novērstu vai mazinātu tā sekas.

*34. pants*

**Maršrutētāja darbības sākums**

Komisija bez nepamatotas kavēšanās ar īstenošanas aktu nosaka maršrutētāja darbības uzsākšanas dienu, kolīdz *eu-LISA* ir informējusi Komisiju par to, ka ir sekmīgi pabeigts 25. panta 5. punktā minētais visaptverošais maršrutētāja tests. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 43. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

Komisija pirmajā daļā minēto dienu nosaka tā, lai tā būtu ne vēlāk kā 30 dienas no minētā īstenošanas akta pieņemšanas.

*35. pants*

**Maršrutētāja brīvprātīga izmantošana, piemērojot Direktīvu 2004/82/EK**

1. Gaisa pārvadātāji ir tiesīgi izmantot maršrutētāju, lai nosūtītu Direktīvas 2004/82/EK 3. panta 1. un 2. punktā minēto informāciju vienai vai vairākām tur norādītajām atbildīgajām iestādēm saskaņā ar minēto direktīvu, ar nosacījumu, ka attiecīgā dalībvalsts ir piekritusi šādai izmantošanai no attiecīga datuma, ko tā noteikusi. Šī dalībvalsts sniedz piekrišanu tikai pēc tam, kad tā jo īpaši attiecībā gan uz savu atbildīgo iestāžu, gan konkrētā gaisa pārvadātāja savienojumu ar maršrutētāju ir konstatējusi, ka informāciju var nosūtīt likumīgā, drošā, efektīvā un ātrā veidā.

2. Ja gaisa pārvadātājs sāk izmantot maršrutētāju saskaņā ar šā panta 1. punktu, tas turpina izmantot maršrutētāju šādas informācijas nosūtīšanai attiecīgās dalībvalsts atbildīgajām iestādēm līdz šīs regulas piemērošanas dienai, kas minēta 46. panta otrajā daļā. Tomēr minēto izmantošanu pārtrauc no attiecīga datuma, ko noteikusi minētā dalībvalsts, ja tā uzskata, ka ir objektīvi iemesli, kuru dēļ šāda pārtraukšana ir nepieciešama, un ir atbilstoši informējusi gaisa pārvadātāju.

3. Attiecīgā dalībvalsts:

a) apspriežas ar *eu-LISA*, pirms tā piekrīt maršrutētāja brīvprātīgai izmantošanai saskaņā ar 1. punktu;

b) izņemot pienācīgi pamatotas steidzamības situācijās, sniedz attiecīgajam gaisa pārvadātājam iespēju izteikt apsvērumus par tā nodomu pārtraukt šādu izmantošanu saskaņā ar 2. punktu un vajadzības gadījumā apspriežas par to ar *eu-LISA*;

c) nekavējoties informē *eu-LISA* un Komisiju par jebkādu šādu izmantošanu, kurai tā piekritusi, un par jebkādu šādas izmantošanas pārtraukšanu, sniedzot visu nepieciešamo informāciju, tostarp attiecīgā gadījumā norādot izmantošanas uzsākšanas datumu, izmantošanas pārtraukšanas datumu un pārtraukšanas iemeslus.

7. NODAĻA

**UZRAUDZĪBA, SODI, STATISTIKA UN ROKASGRĀMATA**

*36. pants*

***Valsts IPI uzraudzības iestāde***

1. Dalībvalstis izraugās vienu vai vairākas valsts IPI uzraudzības iestādes, kas ir atbildīgas par to, lai uzraudzītu, kā gaisa pārvadātāji to teritorijā piemēro šīs regulas noteikumus, un par minēto noteikumu ievērošanas nodrošināšanu.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts IPI uzraudzības iestādēm ir visi nepieciešamie līdzekļi un visas vajadzīgās izmeklēšanas un izpildes panākšanas pilnvaras, lai tās varētu veikt savus uzdevumus saskaņā ar šo regulu, tostarp vajadzības gadījumā piemērojot 37. pantā minētos sodus. Dalībvalstis nodrošina, ka uz valsts IPI uzraudzības iestādei piešķirto pilnvaru īstenošanu tiek attiecināti atbilstīgi aizsardzības pasākumi saskaņā ar Savienības tiesību aktos garantētajām pamattiesībām.

3. Dalībvalstis līdz šīs regulas piemērošanas dienai, kas minēta 46. panta otrajā daļā, paziņo Komisijai to iestāžu nosaukumus un kontaktinformāciju, kuras tās izraudzījušās saskaņā ar šā panta 1. punktu. Tās nekavējoties paziņo Komisijai par jebkādām vēlāk veiktām izmaiņām vai grozījumiem minētajā informācijā.

4. Šis pants neskar Regulas (ES) 2016/679 51. pantā minēto uzraudzības iestāžu pilnvaras.

*37. pants*

**Sodi**

1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sodiem, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētie sodi ir efektīvi, samērīgi un atturoši.

2. Dalībvalstis līdz šīs regulas piemērošanas dienai, kas minēta 46. panta otrajā daļā, paziņo Komisijai minētos noteikumus un pasākumus un nekavējoties paziņo tai par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kuri tos skar.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts IPI uzraudzības iestādes, pieņemot lēmumu par soda piemērošanu un nosakot soda veidu un apmēru, ņem vērā attiecīgos apstākļus, kas var ietvert:

a) pārkāpuma raksturu, smagumu un ilgumu;

b) gaisa pārvadātāja vainas pakāpi;

c) gaisa pārvadātāja iepriekš izdarītos pārkāpumus;

d) gaisa pārvadātāja vispārējo sadarbības līmeni ar kompetentajām iestādēm;

e) gaisa pārvadātāja lielumu, piemēram, gadā pārvadāto pasažieru skaitu;

f) to, vai citas valsts IPI uzraudzības iestādes par to pašu pārkāpumu jau iepriekš ir piemērojušas sodus tam pašam pārvadātājam.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka gadījumā, ja atkārtoti netiek pildītas 6. panta 1. punkta prasības par IPI datu nosūtīšanu, piemēro atbilstošus finansiālus sodus līdz 2 % apmērā no gaisa pārvadātāja kopējā apgrozījuma iepriekšējā finanšu gadā. Dalībvalstis nodrošina, ka par citu šajā regulā noteikto pienākumu neizpildi tiek piemēroti samērīgi sodi, tostarp finansiāli sodi.

*38. pants*

**Statistika**

1. Lai atbalstītu šīs regulas īstenošanu un piemērošanas uzraudzību un pamatojoties uz šā panta 5. punktā minēto statistikas informāciju, *eu-LISA* katru ceturksni publicē statistiku par maršrutētāja darbību un par to, kā gaisa pārvadātāji ievēro šajā regulā noteiktos pienākumus. Minētā statistika nedod iespēju identificēt konkrētas personas.

2. Šā panta 1. punktā izklāstītajos nolūkos maršrutētājs automātiski nosūta *CRRS* 5. punktā norādītos datus.

3. Lai atbalstītu šīs regulas īstenošanu un piemērošanas uzraudzību, *eu-LISA* katru gadu apkopo statistikas datus gada ziņojumā par iepriekšējo gadu. Tā publicē minēto gada ziņojumu un nosūta to Eiropas Parlamentam, Padomei, Komisijai, Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājam, Eiropas Robežu un krasta apsardzes aģentūrai un 36. pantā minētajām valsts IPI uzraudzības iestādēm. Gada ziņojumā neatklāj konfidenciālas darba metodes, un tas neapdraud dalībvalstu kompetento iestāžu tobrīd veiktās izmeklēšanas.

4. Pēc Komisijas pieprasījuma *eu-LISA* sniedz tai statistiku par konkrētiem aspektiem, kas saistīti ar šīs regulas īstenošanu, kā arī statistiku saskaņā ar 3. punktu.

5. *CRRS* sniedz *eu-LISA* šādu statistikas informāciju, kas vajadzīga 45. pantā minētajai ziņošanai un statistikas sagatavošanai saskaņā ar šo pantu, neietverot šādu statistiku par IPI datiem, kura ļauj identificēt attiecīgos pasažierus:

a) pasažiera valstspiederību, dzimumu un dzimšanas gadu;

b) iekāpšanas datumu un sākotnējo iekāpšanas vietu, izlidošanas datumu un lidostu, un ielidošanas datumu un lidostu;

c) ceļošanas dokumenta veidu, ceļošanas dokumenta izdevējas valsts trīs burtu kodu un ceļošanas dokumenta derīguma termiņu;

d) tam pašam lidojumam reģistrēto pasažieru skaitu;

e) tā gaisa pārvadātāja kodu, kurš veic lidojumu;

f) informāciju par to, vai lidojums ir regulārs vai neregulārs;

g) to, vai IPI dati tika nosūtīti tūlīt pēc iekāpšanas slēgšanas;

h) to, vai pasažiera personas dati ir pareizi, pilnīgi un atjaunināti;

i) IPI datu iegūšanai izmantotos tehniskos līdzekļus.

6. Šīs regulas 45. pantā minēto ziņojumu izstrādes nolūkos un statistikas sagatavošanai saskaņā ar šo pantu *eu-LISA* šā panta 5. punktā minētos datus glabā *CRRS*. Tajā glabā šādus datus piecus gadus saskaņā ar 2. punktu, vienlaikus nodrošinot, ka dati neļauj identificēt konkrētus pasažierus. *CRRS* sniedz kompetento robežu iestāžu un dalībvalstu citu attiecīgo iestāžu atbilstīgi pilnvarotiem darbiniekiem pielāgojamus ziņojumus un statistiku par IPI datiem, kā minēts šā panta 5. punktā, lai īstenotu šo regulu un uzraudzītu tās piemērošanu.

7. Šā panta 5. punktā minēto datu izmantošana nerada ne personu profilēšanu, kā minēts Regulas (ES) 2016/679 22. pantā, ne personu diskrimināciju Hartas 21. pantā uzskaitīto pamatojumu dēļ. Šā panta 5. punktā minētos datus neizmanto, lai tos salīdzinātu vai savietotu, vai kombinētu ar personas datiem.

8. Regulas (ES) 2019/817 39. panta 2. punktā minētās procedūras, ko *eu-LISA* ieviesusi, lai uzraudzītu maršrutētāja izstrādi un darbību, ietver iespēju sagatavot regulārus statistikas datus minētās uzraudzības nodrošināšanai.

*39. pants*

**Praktiska rokasgrāmata**

Komisija, cieši sadarbojoties ar kompetentajām iestādēm un citām dalībvalstu attiecīgajām iestādēm, gaisa pārvadātājiem un attiecīgajām Savienības struktūrām un aģentūrām, sagatavo un dara publiski pieejamu praktisku rokasgrāmatu, kurā ietvertas pamatnostādnes, ieteikumi un paraugprakse šīs regulas īstenošanai, tostarp attiecībā uz pamattiesību ievērošanu, kā arī attiecībā uz sodiem saskaņā ar 37. pantu.

Praktiskajā rokasgrāmatā ņem vērā citas attiecīgas rokasgrāmatas.

Komisija praktisko rokasgrāmatu pieņem ieteikuma veidā.

8. NODAĻA

**SAISTĪBA AR CITIEM ESOŠAJIEM TIESĪBU AKTIEM**

*40. pants*

**Direktīvas 2004/82/EK atcelšana**

Direktīvu 2004/82/EK atceļ no šīs regulas piemērošanas dienas, kas minēta 46. panta otrajā daļā.

*41. pants*

**Grozījumi Regulā (ES) 2018/1726**

Regulu (ES) 2018/1726 groza šādi:

1) iekļauj šādu pantu:

"*13.a pants*

*Ar maršrutētāju saistītie uzdevumi*

Saistībā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulām (ES) 2025/12 (*) un (ES) 2025/13 (**) Aģentūra attiecībā uz maršrutētāju veic uzdevumus, kuri tai uzticēti ar minētajām regulām.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2025/12 (2024. gada 19. decembris) par iepriekšējas pasažieru informācijas (IPI) vākšanu un nosūtīšanu ārējo robežu kontroles uzlabošanai un atvieglošanai, ar ko groza Regulas (ES) 2018/1726 un (ES) 2019/817 un atceļ Padomes Direktīvu 2004/82/EK (OV L, 2025/12, 8.1.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/12/oj).

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2025/13 (2024. gada 19. decembris) par iepriekšējas pasažieru informācijas vākšanu un nosūtīšanu teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem un ar ko groza Regulu (ES) 2019/818 (OV L, 2025/13, 8.1.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/13/oj).";

2) regulas 17. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Aģentūras mītnes vieta ir Tallinā (Igaunija).

Uzdevumus, kas saistīti ar 1. panta 4. un 5. punktā, 3.–9. pantā, kā arī 11. un 13.a pantā minēto izstrādi un darbības pārvaldību, veic tehniskajā birojā Strasbūrā (Francija).

Dublējuma struktūru, no kuras var nodrošināt lielapjoma IT sistēmas darbību šādas sistēmas atteices gadījumā, izveido Sanktjohannā (Sankt Johann im Pongau, Austrija).";

3) regulas 19. panta 1. punktu groza šādi:

a) iekļauj šādu apakšpunktu:

"eec) pieņem ziņojumus par stāvokli maršrutētāja izstrādē saskaņā ar Regulas (ES) 2025/12 45. panta 2. punktu";

b) ff) apakšpunkta vi) punktu aizstāj ar šādu:

"vi) sadarbspējas komponentiem, ievērojot Regulas (ES) 2019/817 78. panta 3. punktu un Regulas (ES) 2019/818 74. panta 3. punktu, un maršrutētāju, ievērojot Regulas (ES) 2024/982 80. panta 5. punktu un Regulas (ES) 2025/12 45. panta 5. punktu;";

c) šā punkta hh) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"hh) pieņem oficiālus komentārus par Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja ziņojumiem par revīzijām saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1861 56. panta 2. punktu, Regulas (EK) Nr. 767/2008 42. panta 2. punktu, Regulas (ES) Nr. 603/2013 31. panta 2. punktu, Regulas (ES) 2017/2226 56. panta 2. punktu, Regulas (ES) 2018/1240 67. pantu, Regulas (ES) 2019/816 29. panta 2. punktu, Regulu (ES) 2019/817 un (ES) 2019/818 52. pantu, Regulas (ES) 2024/982 58. panta 1. punktu un Regulas (ES) 2025/12 22. panta 3. punktu, kā arī nodrošina atbilstošus pēcpasākumus saistībā ar šīm revīzijām;";

4) regulas 27. panta 1. punktā iekļauj šādu punktu:

"de) IPI PDR padomdevēja grupa;".

*42. pants*

**Grozījums Regulā (ES) 2019/817**

Regulas (ES) 2019/817 39. panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

"1. Izveido centrālu ziņošanas un statistikas repozitoriju (*CRRS*), lai saskaņā ar attiecīgajiem tiesību instrumentiem, kas reglamentē IIS, VIS, *ETIAS* un SIS, atbalstītu minēto sistēmu mērķus un lai politikas, operatīvos un datu kvalitātes nolūkos nodrošinātu vairākas sistēmas aptverošus statistikas datus un analītiskus ziņojumus. *CRRS* atbalsta arī Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2025/12 (*) mērķus.

2. *eu-LISA* savos tehniskajos centros izveido, ievieš un mitina *CRRS*, kurā ietverti dati un statistika, kas minēti Regulas (ES) 2017/2226 63. pantā, Regulas (EK) Nr. 767/2008 17. pantā, Regulas (ES) 2018/1240 84. pantā, Regulas (ES) 2018/1861 60. pantā un Regulas (ES) 2018/1860 16. pantā un kas ir loģiski nodalīti atbilstoši ES informācijas sistēmai. *eu-LISA* vāc arī datus un statistiku no maršrutētāja, kas minēts Regulas (ES) 2025/12 38. panta 1. punktā. Iestādēm, kas minētas Regulas (ES) 2017/2226 63. pantā, Regulas (EK) Nr. 767/2008 17. pantā, Regulas (ES) 2018/1240 84. pantā, Regulas (ES) 2018/1861 60. pantā un Regulas (ES) 2025/12 45. panta 2. punktā, piešķir piekļuvi *CRRS* tikai pārskatu un statistikas vajadzībām, izmantojot kontrolētu un drošu piekļuvi un īpašus lietotāju profilus.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2025/12 (2024. gada 19. decembris) par iepriekšējas pasažieru informācijas (IPI) vākšanu un nosūtīšanu ārējo robežu kontroles uzlabošanai un atvieglošanai, ar ko groza Regulas (ES) 2018/1726 un (ES) 2019/817 un atceļ Padomes Direktīvu 2004/82/EK (OV L, 2025/12, 8.1.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/12/oj)."

9. NODAĻA

**NOBEIGUMA NOTEIKUMI**

*43. pants*

**Komiteju procedūra**

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

*44. pants*

**Deleģēšanas īstenošana**

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 5. panta 6. un 7. punktā, 6. panta 3. punktā un 9. panta 6. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2025. gada 28. janvāra. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

Attiecībā uz deleģēto aktu, kas pieņemts saskaņā ar 5. panta 6. punktu, ja Eiropas Parlaments vai Padome ir izteikuši iebildumus, Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šā punkta pirmajā daļā minēto automātisko pagarinājumu.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 5. panta 7. punktā, 6. panta 3. punktā un 9. panta 6. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

6. Saskaņā ar 5. panta 6. vai 7. punktu, 6. panta 3. punktu vai 9. panta 6. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

*45. pants*

**Uzraudzība un izvērtēšana**

1. *eu-LISA* nodrošina, ka ir ieviestas procedūras, lai uzraudzītu maršrutētāja izstrādi, ņemot vērā ar plānošanu un izmaksām saistītos mērķus, un lai uzraudzītu maršrutētāja darbību, ņemot vērā mērķus, kas saistīti ar pakalpojuma tehniskajiem rezultātiem, izmaksu lietderību, drošību un kvalitāti.

2. Līdz 2026. gada 29. janvārim un turpmāk katru gadu maršrutētāja izstrādes posma laikā *eu-LISA* sagatavo ziņojumu par tā brīža stāvokli saistībā ar maršrutētāja izstrādi un iesniedz minēto ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei. Ziņojumā iekļauj detalizētu informāciju par līdzšinējām izmaksām un iespējamiem riskiem, kas var ietekmēt kopējās izmaksas, kuras paredzēts segt no Savienības vispārējā budžeta saskaņā ar 32. pantu.

3. Tiklīdz maršrutētājs sāk darbību, *eu-LISA* sagatavo un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā tiek sīki izskaidrots, kā tika sasniegti mērķi, jo īpaši attiecībā uz plānošanu un izmaksām, un norādīti jebkādu atšķirību iemesli.

4. Līdz 2029. gada 29. janvārim un pēc tam reizi četros gados Komisija sagatavo ziņojumu, kurā ietverts šīs regulas vispārējs izvērtējums, tostarp par IPI datu vākšanas nepieciešamību un pievienoto vērtību, tostarp novērtējums par:

a) šīs regulas piemērošanu;

b) to, cik lielā mērā šī regula ir sasniegusi savus mērķus;

c) šīs regulas ietekmi uz pamattiesībām, kas aizsargātas saskaņā ar Savienības tiesību aktiem;

d) šīs regulas ietekmi uz likumīgu pasažieru ceļošanas pieredzi;

e) šīs regulas ietekmi uz aviācijas nozares konkurētspēju un uzņēmumiem radīto slogu;

f) to datu kvalitāti, kurus maršrutētājs nosūta kompetentajām robežu iestādēm;

g) maršrutētāja darbību attiecībā uz kompetentajām robežu iestādēm.

Pirmās daļas e) apakšpunkta nolūkiem Komisijas ziņojumā aplūko arī šīs regulas mijiedarbību ar citiem attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem, jo īpaši Regulām (EK) Nr. 767/2008, (ES) 2017/2226 un (ES) 2018/1240, lai novērtētu saistīto ziņošanas pienākumu vispārējo ietekmi uz gaisa pārvadātājiem un apzinātu, kādus noteikumus attiecīgā gadījumā varētu atjaunināt un vienkāršot nolūkā mazināt slogu gaisa pārvadātājiem, kā arī apsvērtu, kādas darbības un pasākumus varētu veikt nolūkā samazināt kopējo gaisa pārvadātājiem radīto izmaksu spiedienu.

5. Komisija izvērtēšanas ziņojumu iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājam un Eiropas Pamattiesību aģentūrai. Ņemot vērā veikto izvērtējumu, Komisija vajadzības gadījumā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei leģislatīvā akta priekšlikumu, lai grozītu šo regulu.

6. Dalībvalstis un gaisa pārvadātāji pēc pieprasījuma sniedz *eu-LISA* un Komisijai informāciju, kas vajadzīga 2., 3. un 4. punktā minēto ziņojumu sagatavošanai, piemēram, datus par Savienības informācijas sistēmu un valstu datubāzu to pirmslidojuma pārbaužu rezultātiem, kuras veiktas pie ārējām robežām, izmantojot IPI datus. Jo īpaši dalībvalstis sniedz kvantitatīvu un kvalitatīvu informāciju par IPI datu vākšanu no darbības viedokļa. Sniegtā informācija neietver personas datus. Dalībvalstis var atturēties no šādas informācijas sniegšanas, ja un ciktāl tas nepieciešams, lai neatklātu konfidenciālas darba metodes vai neapdraudētu notiekošu izmeklēšanu, ko veic kompetentās robežu iestādes. Komisija nodrošina, ka visa sniegtā konfidenciālā informācija ir pienācīgi aizsargāta.

*46. pants*

**Stāšanās spēkā un piemērošana**

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

To piemēro no dienas, kad pagājuši divi gadi no dienas, kad maršrutētājs sācis darbību, kā to noteikusi Komisija saskaņā ar 34. pantu.

Tomēr:

a) regulas 5. panta 7. un 8. punktu, 6. panta 3. punktu, 9. panta 6. punktu, 13. panta 4. punktu, 14. panta 5. punktu, 18. panta 4. punktu, 23. panta 2. punktu, 24. panta 2. punktu, 25., 28. un 29. pantu, 32. panta 1. punktu un 34., 43. un 44. pantu piemēro no 2025. gada 28. janvāra;

b) regulas 5. panta 6. punktu, 12. un 15. pantu, 17. panta 1., 3. un 4. punktu, 18. panta 1., 2. un 3. punktu un 19, 20., 26., 27., 33. un 35. pantu piemēro no dienas, kad maršrutētājs sācis darbību, kā to noteikusi Komisija saskaņā ar 34. pantu.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs saskaņā ar Līgumiem.

Briselē, 2024. gada 19. decembrī

| *Eiropas Parlamenta vārdā –* | *Padomes vārdā –* |
|---|---|
| *priekšsēdētāja* | *priekšsēdētājs* |
| R. METSOLA | BÓKA J. |