2025/12

2025 1 8

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2025/12

2024 m. gruodžio 19 d.

dėl išankstinės informacijos apie keleivius rinkimo ir perdavimo siekiant sustiprinti ir palengvinti patikrinimus kertant išorės sieną, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2018/1726 bei (ES) 2019/817 ir panaikinama Tarybos direktyva 2004/82/EB

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 77 straipsnio 2 dalies b ir d punktus ir 79 straipsnio 2 dalies c punktą,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ([1]),

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros ([2]),

kadangi:

(1) asmenų patikrinimai prie išorės sienų labai padeda užtikrinti ilgalaikį Sąjungos, jos valstybių narių ir jos piliečių saugumą ir todėl tebėra svarbi apsaugos priemonė, ypač erdvėje be vidaus sienų kontrolės. Patikrinimai kertant sieną turi būti vykdomi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/399 ([3]), kai taikytina, siekiant padėti kovoti su neteisėta imigracija ir užkirsti kelią grėsmėms valstybių narių vidaus saugumui, viešajai tvarkai, visuomenės sveikatai ir tarptautiniams santykiams. Tokie patikrinimai kertant sieną turi būti atliekami taip, kad būtų visapusiškai gerbiamas žmogaus orumas ir visiškai laikomasi atitinkamos Sąjungos teisės, be kita ko, Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (Chartija);

(2) naudojant keleivių duomenis ir skrydžių informaciją, perduodamus prieš keleivių atvykimą, vadinamus išankstinės informacijos apie keleivius (API) duomenimis, prisidedama prie to, kad būtų paspartintas reikiamų patikrinimų kertant sieną vykdymas. Šiame reglamente tas procesas konkrečiai susijęs su trečiosios šalies arba valstybės narės, kuriai šis reglamentas netaikomas, ir valstybės narės, kuriai šis reglamentas taikomas, sienų kirtimu. Naudojant API duomenis sustiprinami patikrinimai prie tų išorės sienų, nes suteikiama pakankamai laiko, kad būtų galima atlikti nuodugnius ir išsamius visų keleivių patikrinimus, nedarant neproporcingo neigiamo poveikio teisėtai keliaujantiems. Todėl, siekiant užtikrinti patikrinimų prie išorės sienų veiksmingumą ir efektyvumą, turėtų būti nustatyta tinkama teisinė sistema, kuria būtų užtikrinta, kad valstybių narių kompetentingos sienos apsaugos institucijos tokiuose išorės sienos perėjimo punktuose turėtų prieigą prie API duomenų prieš keleiviams atvykstant;

(3) paaiškėjo, kad esama API duomenų teisinė sistema, kurią sudaro Tarybos direktyva 2004/82/EB ([4]) ir nacionalinės teisės aktai, kuriais ta direktyva perkeliama į nacionalinę teisę, yra svarbi gerinant patikrinimus kertant sieną, visų pirma nustatant sistemą, pagal kurią valstybės narės galėtų nustatyti nuostatas dėl oro vežėjų pareigų perduoti į jų teritoriją vykstančių keleivių API duomenis. Tačiau nacionaliniu lygmeniu vis dar taikoma skirtinga praktika. Visų pirma, iš oro vežėjų sistemingai neprašoma API duomenų, ir oro vežėjams taikomi skirtingi reikalavimai, susiję su rinktinos informacijos rūšimi bei sąlygomis, kuriomis API duomenys turi būti perduodami kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms. Dėl šių skirtumų oro vežėjai ne tik patiria nereikalingų išlaidų ir sunkumų, bet ir trukdoma užtikrinti veiksmingą ir efektyvų prie išorės sienų atvykstančių asmenų išankstinį patikrinimą;

([1]) OL C 228, 2023 6 29, p. 97.
([2]) 2024 m. balandžio 25 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2024 m. gruodžio 12 d. Tarybos sprendimas.
([3]) 2016 m. kovo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/399 dėl taisyklių, reglamentuojančių asmenų judėjimą per sienas, Sąjungos kodekso (Šengeno sienų kodeksas) (OL L 77, 2016 3 23, p. 1).
([4]) 2004 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 2004/82/EB dėl vežėjų įpareigojimo perduoti keleivių duomenis (OL L 261, 2004 8 6, p. 24).

(4) esama teisinė sistema turi būti atnaujinta ir pakeista siekiant užtikrinti, kad taisyklės, susijusios su API duomenų rinkimu ir perdavimu siekiant padidinti ir palengvinti patikrinimų kertant išorės sienas veiksmingumą ir efektyvumą bei kovoti su neteisėta imigracija, būtų aiškios, suderintos ir veiksmingos, laikantis Reglamente (ES) 2016/399 nustatytų taisyklių valstybėms narėms, kurioms jis taikomas, ir nacionalinės teisės, kai jis netaikomas;

(5) siekiant užtikrinti kuo nuoseklesnį požiūrį Sąjungos ir tarptautiniu lygmeniu ir atsižvelgiant į tarptautiniu lygmeniu taikomas API duomenų rinkimo taisykles, šiuo reglamentu nustatytoje atnaujintoje teisinėje sistemoje turėtų būti atsižvelgiama į atitinkamą praktiką, dėl kurios tarptautiniu mastu susitarta su oro transporto sektoriumi, pvz., į Pasaulio muitinių organizacijos, Tarptautinės aviacijos transporto asociacijos ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) gaires dėl išankstinės informacijos apie keleivius;

(6) API duomenų rinkimas ir perdavimas daro poveikį asmenų privatumui ir apima jų asmens duomenų tvarkymą. Siekiant visapusiškai gerbti jų pagrindines teises, visų pirma teisę į privatų gyvenimą ir teisę į asmens duomenų apsaugą pagal Chartiją, turėtų būti numatyti tinkami apribojimai ir apsaugos priemonės. Bet koks API duomenų, pavyzdžiui, asmens duomenis sudarančių API duomenų, tvarkymas turėtų būti atliekamas griežtai tik tiek, kiek tai būtina ir proporcinga šio reglamento tikslams pasiekti. Be to, turėtų būti užtikrinta, kad visų pagal šį reglamentą surinktų ir perduotų API duomenų tvarkymas nelemtų jokios formos diskriminacijos, kurią draudžia Chartija;

(7) kad būtų pasiekti šio reglamento tikslai, jis turėtų būti taikomas visiems oro vežėjams, vykdantiems skrydžius į Sąjungą, kaip apibrėžta šiame reglamente, apimant ir reguliariuosius, ir nereguliariuosius skrydžius, neatsižvelgiant į tuos skrydžius – ir reguliariuosius, ir nereguliariuosius – vykdančių oro vežėjų įsisteigimo vietą. Šis reglamentas netaikomas bet kokių kitų civilinių orlaivių operacijų, pavyzdžiui, skrydžių mokyklų, medicininių skrydžių, skrydžių esant ekstremaliosioms situacijoms, taip pat karinių skrydžių duomenų rinkimui. Šiuo reglamentu nedaromas poveikis tokių skrydžių duomenų rinkimui, kaip numatyta nacionalinės teisės aktuose, kurie yra suderinami su Sąjungos teise. Komisija turėtų įvertinti Sąjungos sistemos, pagal kurią privačių skrydžių operatoriai būtų įpareigoti rinkti ir perduoti oro transporto keleivių duomenis, įgyvendinamumą;

(8) oro vežėjų pareigos rinkti ir perduoti API duomenis pagal šį reglamentą turėtų apimti visus į Sąjungą vykdomų skrydžių keleivius, tranzitu vykstančius keleivius, kurių galutinė paskirties vieta yra už Sąjungos ribų, ir visus tuo metu oficialių funkcijų nevykdančius įgulos narius, kuriuos oro vežėjas komandiruoja į skrydį dėl jų pareigų;

(9) siekiant veiksmingumo ir teisinio tikrumo, informacijos elementai, kurie kartu sudaro API duomenis, kurie turi būti renkami ir vėliau perduodami pagal šį reglamentą, turėtų būti aiškiai ir išsamiai išvardyti, įskaitant informaciją, susijusią su kiekvienu keleiviu, ir informaciją apie to keleivio skrydį. Pagal šį reglamentą ir laikantis tarptautinių standartų tokia skrydžių informacija turėtų apimti informaciją apie sėdimąsias vietas ir bagažą, jei tokia informacija prieinama, ir informaciją apie atvykimo į atitinkamos valstybės narės teritoriją sienos perėjimo punktą visais atvejais, kuriems taikomas šis reglamentas. Jei informacija apie bagažą arba sėdimąsias vietas prieinama kitose IT sistemose, kurias turi oro vežėjas, jo tvarkytojas, jo sistemos teikėjas arba oro uosto administracija, oro vežėjai turėtų įtraukti tą informaciją į API duomenis, kurie turi būti perduodami kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms. Šiame reglamente apibrėžti ir reglamentuojami API duomenys neapima biometrinių duomenų;

(10) siekiant sudaryti sąlygas lankstumui ir inovacijoms, iš esmės kiekvienam oro vežėjui turėtų būti palikta teisė nuspręsti, kaip jis vykdo savo pareigas, susijusias su šiame reglamente nustatytu API duomenų rinkimu, atsižvelgiant į įvairius šiame reglamente apibrėžtus oro vežėjų tipus ir jų atitinkamus verslo modelius, be kita ko, registracijos laiką ir bendradarbiavimą su oro uostais. Tačiau atsižvelgiant į tai, kad yra tinkamų technologinių sprendimų, leidžiančių automatiškai rinkti tam tikrus API duomenis, kartu užtikrinant, kad atitinkami API duomenys būtų tikslūs, išsamūs ir atnaujinti, ir atsižvelgiant į tokių technologijų naudojimo pranašumus veiksmingumo ir efektyvumo požiūriu, turėtų būti reikalaujama, kad oro vežėjai tokius API duomenis rinktų automatizuotomis priemonėmis, nuskaitydami informaciją iš mašininio nuskaitymo kelionės dokumento duomenų. Jei išimtinėmis aplinkybėmis tokių automatizuotų priemonių dėl techninių priežasčių naudoti neįmanoma, oro vežėjai turėtų išimtinai rinkti API duomenis rankiniu būdu arba atlikdami registracijos internetu procesą, arba registruodami oro uoste, taip, kad užtikrintų savo pareigų pagal šį reglamentą laikymąsi;

(11) API duomenų rinkimas automatizuotomis priemonėmis turėtų būti griežtai apribotas kelionės dokumente esančiais raidiniais skaitmeniniais duomenimis ir dėl jo neturėtų būti renkami jokie biometriniai duomenys. Kadangi API duomenų rinkimas yra registracijos internetu arba oro uoste proceso dalis, šiame reglamente nenumatyta pareiga, kad oro vežėjai patikrintų keleivio kelionės dokumento įlaipinimo metu. Šio reglamento laikymasis neapima

pareigos keleiviui turėti kelionės dokumentą įlaipinimo momentu. Tai neturėtų daryti poveikio pareigoms, kylančioms iš kitų Sąjungos teisės aktų arba nacionalinės teisės aktų, atitinkančių Sąjungos teisę;

(12) API duomenų rinkimas iš kelionės dokumentų taip pat turėtų atitikti ICAO standartus dėl kompiuterio skaitomų kelionės dokumentų, kurie įtraukti į Sąjungos teisę Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2019/1157 ([5]), Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2252/2004 ([6]) ir Tarybos direktyva (ES) 2019/997 ([7]);

(13) šiame reglamente ir atitinkamuose deleguotuosiuose bei įgyvendinimo aktuose nustatyti reikalavimai turėtų padėti oro vežėjams užtikrinti vienodą šio reglamento įgyvendinimą, taip sumažinant jų atitinkamų sistemų sujungimo sąnaudas. Kad oro vežėjams būtų lengviau suderintai įgyvendinti šiuos reikalavimus, visų pirma susijusius su duomenų struktūra, formatu ir persiuntimo protokolu, Komisija, bendradarbiaudama su kompetentingomis sienos apsaugos institucijomis, kitomis valstybių narių institucijomis, oro vežėjais ir atitinkamomis Sąjungos agentūromis, turėtų užtikrinti, kad Komisijos parengtame praktiniame vadove būtų pateiktos visos būtinos gairės ir paaiškinimai;

(14) siekiant pagerinti API duomenų kokybę, maršruto parinktuvas, kuris turi būti įsteigtas pagal šį reglamentą, turėtų patikrinti, ar oro vežėjų jam perduoti API duomenys atitinka tinkamus duomenų formatus, įskaitant standartizuotus duomenų laukelius ar kodus tiek turinio, tiek struktūros požiūriu. Jei atlikus patikrinimą nustatoma, kad duomenys neatitinka tinkamų duomenų formatų, maršruto parinktuvas turėtų nedelsdamas automatiniu būdu apie tai pranešti atitinkamam oro vežėjui;

(15) svarbu, kad automatinio duomenų rinkimo sistemos ir kiti pagal šį reglamentą nustatyti procesai nedarytų neigiamo poveikio aviacijos sektoriaus darbuotojams – jiems turi būti suteiktos kvalifikacijos kėlimo ir perkvalifikavimo galimybės, kurios padidintų duomenų rinkimo ir perdavimo veiksmingumą ir patikimumą, taip pat pagerintų darbo sąlygas sektoriuje;

(16) keleiviai turėtų turėti galimybę patys automatiškai pateikti tam tikrus API duomenis registracijos internetu proceso metu, pavyzdžiui, naudodamiesi saugia programėle keleivio išmaniajame telefone, kompiuteryje ar internetinėje kameroje, kuri turėtų kelionės dokumento duomenų mašininio nuskaitymo galimybę. Jei keleiviai neužsiregistruoja internetu, oro vežėjai turėtų suteikti jiems galimybę registracijos oro uoste metu pateikti reikiamus mašininio nuskaitymo API duomenis naudojant savitarnos kioską arba padedant oro vežėjų darbuotojams prie registracijos langelio. Nedarant poveikio oro vežėjų laisvei nustatyti oro susisiekimo kainas ir apibrėžti savo prekybos politiką, svarbu, kad pagal šį reglamentą nustatytos pareigos nesudarytų neproporcingų kliūčių keleiviams, negalintiems naudotis internetinėmis API duomenų teikimo priemonėmis, pavyzdžiui, neturi lemti papildomų mokesčių už API duomenų teikimą oro uoste. Be to, šiame reglamente turėtų būti numatytas pereinamasis laikotarpis, per kurį keleiviams suteikiama galimybė per registracijos internetu procesą rankiniu būdu pateikti API duomenis. Tokiais atvejais oro vežėjai turėtų naudoti duomenų patikrinimo priemones;

(17) siekiant užtikrinti Chartijoje numatytų teisių įgyvendinimą ir prieinamas bei įtraukias kelionių galimybes, ypač pažeidžiamoms grupėms ir asmenims su negalia, taip pat atsižvelgiant į asmenų su negalia ir riboto judumo asmenų teises keliaujant oru, nustatytas Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1107/2006 ([8]), oro vežėjai, padedami valstybių narių, turėtų užtikrinti, kad keleiviams oro uoste visada būtų sudaryta galimybė teikti reikiamus duomenis;

(18) atsižvelgiant į automatinių priemonių naudojimo pranašumus renkant mašininio nuskaitymo API duomenis ir į aiškumą, atsirandantį dėl techninių reikalavimų, kurie turi būti priimti pagal šį reglamentą, oro vežėjai, kurie nusprendžia naudoti automatizuotas priemones informacijai, kurią jie turi persiųsti pagal Direktyvą 2004/82/EB, rinkti, turėtų turėti galimybę, bet ne pareigą, taikyti tuos reikalavimus, kai jie bus priimti, tokiam automatizuotų

([5]) 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1157 dėl Sąjungos piliečių tapatybės kortelių ir Sąjungos piliečiams bei jų šeimos nariams, kurie naudojasi laisvo judėjimo teise, išduodamų teisę gyventi šalyje patvirtinančių dokumentų saugumo didinimo (OL L 188, 2019 7 12, p. 67).

([6]) 2004 m. gruodžio 13 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2252/2004 dėl valstybių narių išduodamų pasų ir kelionės dokumentų apsauginių savybių ir biometrikos standartų (OL L 385, 2004 12 29, p. 1).

([7]) 2019 m. birželio 18 d. Tarybos direktyva (ES) 2019/997, kuria nustatomas ES laikinasis kelionės dokumentas ir panaikinamas Sprendimas 96/409/BUSP (OL L 163, 2019 6 20, p. 1).

([8]) 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru (OL L 204, 2006 7 26, p. 1).

priemonių naudojimui tiek, kiek ta direktyva yra taikoma ir kiek pagal ją tai leidžiama. Bet koks savanoriškas tų specifikacijų taikymas taikant Direktyvą 2004/82/EB neturėtų būti suprantamas kaip darantis kokį nors poveikį oro vežėjų ir valstybių narių pareigoms pagal tą direktyvą;

(19) siekiant užtikrinti, kad kompetentingų sienos apsaugos institucijų iš anksto atliekami išankstiniai patikrinimai būtų veiksmingi ir efektyvūs, toms institucijoms perduodamuose API duomenyse turėtų būti pateikiami keleivių, kurie yra pasirengę faktiškai kirsti išorės sienas, t. y. keleivių, kurie faktiškai yra lėktuve, duomenys, nepriklausomai nuo to, ar galutinė keleivio skrydžio paskirties vieta yra Sąjungoje ar už jos ribų. Todėl oro vežėjai turėtų perduoti API duomenis iškart po to, kai uždaromi įlaipinimo vartai. Be to, API duomenys padeda kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms atskirti teisėtus keleivius nuo jas dominančių keleivių, todėl gali reikėti atlikti papildomus patikrinimus, o tam reikėtų toliau koordinuoti ir rengti paskesnes priemones, kurių reikia imtis keleiviams atvykus. Taip galėtų atsitikti, pavyzdžiui, tais atvejais, kai yra netikėtai daug institucijas dominančių keleivių, kurių fiziniai patikrinimai pasienyje galėtų turėti neigiamos įtakos patikrinimams kertant sieną ir kitų teisėtų keleivių laukimo laikui pasienyje. Siekiant suteikti kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms galimybę parengti tinkamas ir proporcingas priemones pasienyje, pavyzdžiui, laikinai padidinti darbuotojų skaičių arba perskirstyti darbuotojus, visų pirma dėl skrydžių, kuriuos vykdant laiko nuo keleivių įlaipinimo pabaigos iki atvykimo prie išorės sienų nepakanka, kad kompetentingos sienos apsaugos institucijos galėtų parengti tinkamiausią atsaką, API duomenys turėtų būti taip pat perduodami prieš įlaipinant kiekvieną keleivį, kai jis registruojamas skrydžiui;

(20) siekiant išvengti bet kokios netinkamo naudojimo rizikos ir laikantis tikslo apribojimo principo, kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms turėtų būti aiškiai uždrausta pagal šį reglamentą gautus API duomenis tvarkyti bet kuriuo kitu tikslu, išskyrus šiame reglamente aiškiai numatytus tikslus, laikantis Reglamente (ES) 2016/399 nustatytų taisyklių valstybėms narėms, kurioms jis taikomas, arba, jeigu tas reglamentas netaikomas, – pagal nacionalinėje teisėje nustatytas atitinkamas taisykles;

(21) siekiant užtikrinti, kad kompetentingos sienos apsaugos institucijos turėtų pakankamai laiko visų keleivių, įskaitant tolimaisiais ir jungiamaisiais skrydžiais keliaujančius asmenis, išankstiniams patikrinimams atlikti, taip pat pakankamai laiko užtikrinti, kad oro vežėjų renkami ir perduodami API duomenys būtų tikslūs, išsamūs ir naujausi, ir prireikus paprašyti oro vežėjų pateikti papildomų paaiškinimų, pataisymų ar papildymų, norint užtikrinti, kad API duomenys būtų prieinami tol, kol visi keleiviai faktiškai atvyksta į sienos perėjimo punktą, kompetentingos sienos apsaugos institucijos turėtų pagal šį reglamentą gautus API duomenis saugoti nustatytą laikotarpį, kuris neviršija to, kas tikrai būtina tiems tikslams pasiekti. Išimtinėmis aplinkybėmis, kai nusileidę pavieniai keleiviai neatvyksta į sienos perėjimo punktą per tokį nustatytą laikotarpį, valstybės narės turėtų turėti galimybę savo kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms suteikti galimybę saugoti tokių atskirų keleivių API duomenis, kol jie neatvyks į sienos perėjimo punktą arba ne ilgiau kaip papildomą nustatytą laikotarpį. Tais atvejais, kai valstybės narės nori pasinaudoti tokia galimybe, valstybės narės turėtų būti atsakingos už tai, kad būtų įdiegtos tinkamos tokių atskirų keleivių tapatybės nustatymo priemonės, siekiant užtikrinti, kad jų konkrečių API duomenų saugojimas ilgiau neviršytų to, kas tikrai būtina;

(22) kad oro vežėjai galėtų atsakyti į kompetentingų sienos apsaugos institucijų prašymus pateikti papildomų paaiškinimų, pataisymų ar papildymų, jie taip pat turėtų saugoti API duomenis, kuriuos jie perdavė pagal šį reglamentą, nustatytą ir griežtai būtiną laikotarpį. Be to, siekiant pagerinti teisėtų keleivių kelionių patirtį, oro vežėjai turėtų turėti galimybę saugoti ir naudoti API duomenis, kai tai būtina įprastai jų veiklai vykdyti, visų pirma kelionėms palengvinti, laikantis taikytinos teisės, ypač Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2016/679 ([9]);

(23) siekiant išvengti situacijos, kai oro vežėjai turi kurti ir palaikyti daug jungčių su valstybių narių kompetentingomis sienos apsaugos institucijomis, kad būtų galima perduoti pagal šį reglamentą surinktus API duomenis, ir sykiu išvengti su tuo susijusio neveiksmingumo ir saugumo rizikos, turėtų būti priimta nuostata dėl vieno maršruto parinktuvo Sąjungos lygmeniu, sukurto ir eksploatuojamo pagal šį reglamentą ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2025/13 ([10]), kuris veiktų kaip tokio duomenų perdavimo jungiamasis ir skirstomasis punktas. Siekiant veiksmingumo ir išlaidų efektyvumo, maršruto parinktuvas, kiek tai techniškai įmanoma ir visapusiškai

([9]) 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

([10]) 2024 m. gruodžio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2025/13 dėl išankstinės informacijos apie keleivius rinkimo ir perdavimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/818 (OL L, 2025/13, 2025 1 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/13/oj).

laikantis šio reglamento ir Reglamento (ES) 2025/13 taisyklių, turėtų būti grindžiamas kitų atitinkamų sistemų, sukurtų pagal Sąjungos teisę, techniniais komponentais, visų pirma, saityno paslauga, nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2017/2226 ([11]), vežėjų sąsaja, nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2018/1240 ([12]), ir vežėjų sąsaja, nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 767/2008 ([13]). Siekiant sumažinti poveikį oro vežėjams ir užtikrinti suderintą požiūrį į juos, Europos Sąjungos didelės apimties IT sistemų laisvės, saugumo ir teisingumo erdvėje operacijų valdymo agentūra (eu-LISA), įsteigta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/1726 ([14]), turėtų suprojektuoti maršruto parinktuvą, kiek tai techniškai ir praktiškai įmanoma, taip, kad jis būtų nuoseklus ir atitiktų reglamentais (EB) Nr. 767/2008, (ES) 2017/2226 ir (ES) 2018/1240 oro vežėjams nustatytas pareigas;

(24) siekiant padidinti oro eismo duomenų persiuntimo veiksmingumą ir remti API duomenų, persiunčiamų kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms, stebėseną, maršruto parinktuvas turėtų gauti kitų organizacijų, pavyzdžiui, Europos saugios oro navigacijos organizacijos (Eurokontrolė) surinktus tikralaikius skrydžių duomenis;

(25) pagal šį reglamentą maršruto parinktuvas turėtų automatiškai persiųsti API duomenis atitinkamoms kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms, kurios turėtų būti nustatytos atsižvelgiant į atvykimo į valstybės narės teritoriją sienos perėjimo punktą, įtrauktą į atitinkamus API duomenis. Siekiant palengvinti skirstymo procesą, kiekviena valstybė narė turėtų nurodyti, kurios sienos apsaugos institucijos yra kompetentingos gauti iš maršruto parinktuvo persiunčiamus API duomenis. Valstybės narės gali sukurti vieną bendrą duomenų prieigos punktą, kuriame būtų gaunami jai iš maršruto parinktuvo perduoti API duomenys ir kuris nedelsiant automatizuotu būdu perduotų tuos duomenis atitinkamos valstybės narės kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms. Siekiant užtikrinti tinkamą šio reglamento veikimą ir skaidrumą, ta informacija apie kompetentingas sienos apsaugos institucijas turėtų būti skelbiama viešai;

(26) maršruto parinktuvas turėtų būti naudojamas tik tam, kad oro vežėjams būtų lengviau perduoti API duomenis kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms pagal šį reglamentą, ir jis neturėtų būti API duomenų saugykla. Dėl šios priežasties ir siekiant kuo labiau sumažinti neteisėtos prieigos ar kitokio netinkamo naudojimo riziką ir laikantis duomenų kiekio mažinimo principo, neturėtų būti saugojami jokie duomenys, nebent tai tikrai būtina su persiuntimu susijusiais techniniais tikslais, o API duomenys iš maršruto parinktuvo turėtų būti nedelsiant, visam laikui ir automatiškai ištrinami nuo to momento, kai užbaigiamas persiuntimas;

(27) kad oro vežėjai galėtų kuo greičiau pasinaudoti pranašumais, kuriuos suteikia pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2025/13 eu-LISA sukurto maršruto parinktuvo naudojimas, ir įgyti naudojimosi juo patirties, tarpiniu laikotarpiu oro vežėjams turėtų būti suteikta galimybė, bet ne pareiga, naudotis maršruto parinktuvu informacijai, kurią jie turi perduoti pagal Direktyvą 2004/82/EB, perduoti. Tas tarpinis laikotarpis turėtų prasidėti nuo to momento, kai maršruto parinktuvas pradeda veikti, ir baigtis, kai nustoja būti taikomos toje direktyvoje nustatytos pareigos. Siekiant užtikrinti, kad toks savanoriškas maršruto parinktuvo naudojimas vyktų atsakingai, turėtų būti reikalaujama oro vežėjo prašymu gauti išankstinį raštišką valstybės narės, kuri turi gauti informaciją, sutikimą, po to, kai ta valstybė narė atliko patikrinimus ir, prireikus, gavo patikinimus. Panašiai, siekiant išvengti situacijos, kai oro vežėjai pakartotinai pradeda ir nustoja naudotis maršruto parinktuvu, turėtų būti reikalaujama, kad oro vežėjui pradėjus savanoriškai juo naudotis, jis privalėtų tokį naudojimą tęsti, išskyrus atvejus, kai yra objektyvių priežasčių nutraukti naudojimąsi maršruto parinktuvu perduodant informaciją atitinkamos valstybės narės atsakingoms institucijoms, pavyzdžiui, paaiškėjus, kad informacija nėra perduodama teisėtai, saugiai, veiksmingai ir greitai. Siekiant tinkamai taikyti šią galimybę savanoriškai naudotis maršruto parinktuvu, deramai atsižvelgiant į visų paveiktų šalių teises ir

([11]) 2017 m. lapkričio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/2226, kuriuo sukuriama atvykimo ir išvykimo sistema (AIS), kurioje registruojami trečiųjų šalių piliečių, kertančių valstybių narių išorės sienas, atvykimo ir išvykimo bei atsisakymo leisti jiems atvykti duomenys, nustatomos prieigos prie AIS teisėsaugos tikslais sąlygos ir iš dalies keičiama Konvencija dėl Šengeno susitarimo įgyvendinimo ir reglamentai (EB) Nr. 767/2008 ir (ES) Nr. 1077/2011 (OL L 327, 2017 12 9, p. 20).

([12]) 2018 m. rugsėjo 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1240, kuriuo sukuriama Europos kelionių informacijos ir leidimų sistema (ETIAS) ir iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 1077/2011, (ES) Nr. 515/2014, (ES) 2016/399, (ES) 2016/1624 ir (ES) 2017/2226 (OL L 236, 2018 9 19, p. 1).

([13]) 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 767/2008 dėl Vizų informacinės sistemos (VIS) ir apsikeitimo duomenimis apie trumpalaikes vizas tarp valstybių narių (VIS reglamentas) (OL L 218, 2008 8 13, p. 60).

([14]) 2018 m. lapkričio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1726 dėl Europos Sąjungos didelės apimties IT sistemų laisvės, saugumo ir teisingumo erdvėje operacijų valdymo agentūros (eu-LISA), kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1987/2006 ir Tarybos sprendimas 2007/533/TVR bei panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1077/2011 (OL L 295, 2018 11 21, p. 99).

interesus, šiame reglamente turėtų būti numatytos būtinos konsultacijų ir informacijos teikimo taisyklės. Bet koks toks savanoriškas maršruto parinktuvo naudojimas taikant Direktyvą 2004/82/EB, kaip numatyta šiame reglamente, neturėtų būti suprantamas kaip darantis kokį nors poveikį oro vežėjų ir valstybių narių pareigoms pagal tą direktyvą;

(28) maršruto parinktuvas, kuris bus sukurtas ir naudojamas pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2025/13, turėtų sumažinti ir supaprastinti technines jungtis, reikalingas API duomenims perduoti pagal šį reglamentą, apribojant jas viena oro vežėjo ir sienos apsaugos institucijos jungtimi. Todėl šiuo reglamentu kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms ir oro vežėjams turėtų būti nustatyta pareiga nustatyti tokią jungtį su maršruto parinktuvu ir užtikrinti reikiamą integraciją su juo, kad būtų užtikrinta, jog šiuo reglamentu sukurta API duomenų perdavimo sistema galėtų tinkamai veikti. eu-LISA projektuojant ir kuriant maršruto parinktuvą turėtų būti sudarytos sąlygos veiksmingai ir efektyviai oro vežėjų sistemų ir infrastruktūros jungčiai ir integracijai, numatant visus atitinkamus standartus ir techninius reikalavimus. Siekiant užtikrinti tinkamą šiuo reglamentu nustatytos sistemos veikimą, turėtų būti nustatytos išsamios taisyklės. Projektuodama ir kurdama maršruto parinktuvą, eu-LISA turėtų užtikrinti, kad oro vežėjų perduoti ir kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms persiųsti API duomenys būtų užšifruoti perdavimo metu;

(29) atsižvelgiant į susijusius Sąjungos interesus, visos su maršruto parinktuvu susijusios eu -LISA išlaidos, patirtos vykdant savo užduotis pagal šį reglamentą, turėtų būti dengiamos iš Sąjungos biudžeto, įskaitant maršruto parinktuvo projektavimą ir kūrimą, prieglobą ir techninį valdymą, taip pat eu-LISA valdymo struktūrą, kad būtų remiamas maršruto parinktuvo projektavimas, kūrimas, priegloba ir techninis valdymas. Tas pats galėtų būti taikoma valstybių narių patirtoms išlaidoms, susijusioms su jų jungtimis ir integracija su maršruto parinktuvu ir jų priežiūra, kaip reikalaujama pagal šį reglamentą, laikantis taikytinos Sąjungos teisės. Svarbu, kad toms išlaidoms padengti iš Sąjungos biudžeto valstybėms narėms būtų teikiama tinkama finansinė parama. Tuo tikslu valstybių narių finansiniai poreikiai turėtų būti remiami iš Sąjungos bendrojo biudžeto, laikantis tinkamumo finansuoti taisyklių ir bendro finansavimo normų, nustatytų atitinkamuose Sąjungos teisės aktuose. eu-LISA skirtas metinis Sąjungos įnašas turėtų padengti poreikius, susijusius su maršruto parinktuvo priegloba ir techniniu valdymu, remiantis eu-LISA atliktu vertinimu. Iš Sąjungos biudžeto taip pat turėtų būti finansuojama oro vežėjams ir kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms eu-LISA teikiama parama, pvz., mokymas, kad būtų galima veiksmingai perduoti ir persiųsti API duomenis maršruto parinktuvu. Išlaidas, kurias patiria nepriklausomos nacionalinės priežiūros institucijos, vykdydamos pagal šį reglamentą joms pavestas užduotis, turėtų padengti atitinkamos valstybės narės;

(30) negalima atmesti galimybės, kad dėl išimtinių aplinkybių ir nepaisant visų pagrįstų priemonių, kurių imtasi pagal šį reglamentą, centrinė infrastruktūra ar vienas iš maršruto parinktuvo techninių komponentų arba ryšių sistema, jungiantys kompetentingas sienos apsaugos institucijas ir oro vežėjus, tinkamai neveiks, todėl oro vežėjams ar kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms gali būti techniškai neįmanoma gauti API duomenis. Jei maršruto parinktuvas nebus prieinamas ir oro vežėjai iš esmės negalės teisėtai, saugiai, veiksmingai ir greitai perduoti API duomenų, kuriems gedimas padarė poveikį, alternatyviomis priemonėmis, oro vežėjų pareiga perduoti tokius API duomenis į maršruto parinktuvą turėtų būti nebetaikoma tol, kol perdavimas išlieka techniškai neįmanomas. Tačiau siekiant užtikrinti, kad API duomenys būtų prieinami, būtini siekiant padidinti ir palengvinti patikrinimų kertant išorės sienas veiksmingumą ir efektyvumą bei kovoti su neteisėta imigracija, oro vežėjai turėtų toliau rinkti ir saugoti API duomenis, kad juos būtų galima perduoti, kai tik atkuriamos techninės galimybės. Siekiant kuo labiau sumažinti visų techninių galimybių nebuvimo trukmę ir neigiamas pasekmes, suinteresuotosios šalys tokiu atveju turėtų nedelsdamos informuoti viena kitą ir nedelsdamos imtis visų būtinų priemonių, kad techninių galimybių nebuvimo problema būtų išspręsta. Ši tvarka neturėtų daryti poveikio visų susijusių šalių pareigoms pagal šį reglamentą užtikrinti, kad maršruto parinktuvas, jų atitinkamos ir sistemos ir infrastruktūra veiktų tinkamai, taip pat tam, kad oro vežėjams taikomos sankcijos, jei jie nevykdo tų pareigų, įskaitant atvejus, kai jie siekia naudotis tokia tvarka, kai tai nėra pagrįsta. Siekiant atgrasyti nuo tokio piktnaudžiavimo ir palengvinti priežiūrą bei prireikus sankcijų taikymą, oro vežėjai, kurie remiasi šia tvarka dėl savo sistemos ir infrastruktūros gedimo, turėtų apie tai pranešti kompetentingai priežiūros institucijai;

(31) jei oro vežėjai išlaiko tiesiogines jungtis su kompetentingomis sienos apsaugos institucijomis API duomenims perduoti, tos jungtys gali būti tinkamos priemonės, kuriomis užtikrinamas reikiamas duomenų saugumo lygis, kad būtų galima tiesiogiai perduoti API duomenis kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms, jei nėra techninių galimybių naudotis maršruto parinktuvu. Išimtiniu atveju, kai nėra techninių galimybių naudotis maršruto parinktuvu, kompetentingos sienos apsaugos institucijos turėtų galėti prašyti oro vežėjų naudotis tokiomis tinkamomis priemonėmis, tačiau tai nereiškia oro vežėjų pareigos išlaikyti arba įdiegti tokias tiesiogines jungtis ar kitas tinkamas priemones, kuriomis būtų užtikrinamas būtinas duomenų saugumo lygis, kad API duomenys būtų perduodami tiesiogiai kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms. Išimtiniu API duomenų perdavimu bet kokiomis kitomis tinkamomis priemonėmis, pavyzdžiui, šifruotu e. paštu arba saugiu interneto portalu, išskyrus

nestandartinių elektroninių formatų naudojimą, turėtų būti užtikrintas reikiamas duomenų saugumo, duomenų kokybės ir duomenų apsaugos lygis. API duomenys, kuriuos tokiomis kitomis tinkamomis priemonėmis gavo kompetentingos sienos apsaugos institucijos, turėtų būti toliau tvarkomi laikantis Reglamente (ES) 2016/399 nustatytų taisyklių ir duomenų apsaugos priemonių ir taikytinos nacionalinės teisės. Gavusi eu-LISA pranešimą, kad techninių galimybių nebuvimas sėkmingai pašalintas, ir kai patvirtinama, kad API duomenys per maršruto parinktuvą persiųsti kompetentingai sienos apsaugos institucijai, kompetentinga sienos apsaugos institucija turėtų nedelsdama ištrinti anksčiau bet kuriomis kitomis tinkamomis priemonėmis gautus API duomenis. Tas ištrynimas neturėtų daryti poveikio konkretiems atvejams, kai API duomenys, kuriuos kompetentingos sienos apsaugos institucijos gavo bet kuriomis kitomis tinkamomis priemonėmis, buvo toliau tvarkomi pagal Reglamentą (ES) 2016/679 konkrečiais tikslais – didinti ir palengvinti patikrinimų kertant išorės sienas veiksmingumą ir efektyvumą ir kovoti su neteisėta imigracija;

(32) siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi pagrindinės teisės į asmens duomenų apsaugą, šiame reglamente turėtų būti identifikuotas duomenų valdytojas bei duomenų tvarkytojas ir nustatytos audito taisyklės. Siekiant užtikrinti veiksmingą stebėseną, kuria užtikrinama tinkama asmens duomenų apsaugą ir kuo labiau sumažinama saugumo rizika, taip pat turėtų būti nustatytos taisyklės dėl registravimo, tvarkymo saugumo ir savikontrolės. Jei tos taisyklės yra susijusios su asmens duomenų tvarkymu, jos turėtų atitikti bendrai taikytinus Sąjungos teisės aktus dėl asmens duomenų apsaugos, visų pirma Reglamentą (ES) 2016/679 ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1725 ([15]);

(33) nedarant poveikio šiame reglamente nustatytoms konkretesnėms asmens duomenų tvarkymo taisyklėms, valstybių narių ir oro vežėjų vykdomam asmens duomenų tvarkymui pagal šį reglamentą turėtų būti taikomas Reglamentas (ES) 2016/679. Asmens duomenų tvarkymui, kurį atlieka eu-LISA, vykdydama savo pareigas pagal šį reglamentą, turėtų būti taikomas Reglamentas (ES) 2018/1725;

(34) atsižvelgdamos į keleivių teisę būti informuotiems apie jų asmens duomenų tvarkymą, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad keleiviams užsakymo metu ir registracijos metu būtų teikiama tiksli, lengvai prieinama ir lengvai suprantama informacija apie API duomenų rinkimą, tokių duomenų perdavimą kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms ir jų, kaip duomenų subjektų, teises;

(35) asmens duomenų apsaugos auditus, už kuriuos yra atsakingos valstybės narės, turėtų atlikti nepriklausomos priežiūros institucijos, nurodytos Reglamento (ES) 2016/679 51 straipsnyje, arba audito įstaiga, kuriai priežiūros institucija pavedė atlikti šią užduotį;

(36) duomenų tvarkymo pagal šį reglamentą operacijų, t. y. oro vežėjų API duomenų persiuntimo per maršruto parinktuvą valstybių narių kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms, tikslai – padėti toms institucijoms vykdyti savo sienų valdymo pareigas ir užduotis, susijusias su kova su neteisėta imigracija. Todėl valstybės narės turėtų paskirti institucijas, kurios būtų duomenų valdytojos, kai duomenys tvarkomi maršruto parinktuve, kai duomenys persiunčiami iš maršruto parinktuvo kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms ir kai duomenys tvarkomi toliau, siekiant pagerinti ir palengvinti patikrinimus kertant išorės sienas. Valstybės narės apie tas institucijas turėtų pranešti Komisijai ir eu-LISA. Tvarkydamos asmens duomenis maršruto parinktuvu, valstybės narės turėtų būti bendros duomenų valdytojos pagal Reglamento (ES) 2016/679 26 straipsnį. Oro vežėjai savo ruožtu turėtų būti atskiri duomenų valdytojai, kiek tai susiję su API duomenų, kurie yra asmens duomenys, tvarkymu pagal šį reglamentą. Tuo pagrindu tiek oro vežėjai, tiek kompetentingos sienos apsaugos institucijos turėtų būti atskiri duomenų valdytojai, kiek tai susiję su API duomenų tvarkymo operacijomis pagal šį reglamentą. Kadangi eu-LISA, kaip atsakinga už maršruto parinktuvo projektavimą, kūrimą, prieglobą ir techninį valdymą, ji turėtų būti duomenų tvarkytoja, kiek tai susiję su API duomenų, kurie yra asmens duomenys, tvarkymu per maršruto parinktuvą, įskaitant duomenų persiuntimą iš maršruto parinktuvo kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms ir tų duomenų saugojimą maršruto parinktuve, jei toks saugojimas reikalingas techniniais tikslais;

(37) siekiant užtikrinti, kad oro vežėjai veiksmingai taikytų šio reglamento taisykles, reikėtų numatyti, kad reikia paskirti ir įgalioti nacionalines institucijas nacionalinėmis API priežiūros institucijomis, atsakingomis už tų taisyklių taikymo stebėseną. Valstybės narės gali paskirti savo kompetentingas sienos apsaugos institucijas nacionalinėmis API priežiūros institucijomis. Šio reglamento taisyklėmis dėl tokios stebėsenos, įskaitant, kai būtina, dėl sankcijų

([15]) 2018 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1725 dėl fizinių asmenų apsaugos Sąjungos institucijoms, organams, tarnyboms ir agentūroms tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, kuriuo panaikinamas Reglamentas (EB) Nr. 45/2001 ir Sprendimas Nr. 1247/2002/EB (OL L 295, 2018 11 21, p. 39).

skyrimo, neturėtų būti daromas poveikis priežiūros institucijų, įsteigtų pagal Reglamentą (ES) 2016/679, užduotims ir įgaliojimams, be kita ko, kiek tai susiję su asmens duomenų tvarkymu pagal šį reglamentą;

(38) valstybės narės tiems oro vežėjams, kurie nevykdo savo pareigų pagal šį reglamentą, įskaitant susijusias su API duomenų rinkimu automatinėmis priemonėmis ir tų duomenų perdavimu laikantis reikalaujamų terminų, formatų ir protokolų, turėtų numatyti veiksmingas, proporcingas ir atgrasomas sankcijas, kurios apimtų finansines ir nefinansines sankcijas. Visų pirma, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad už pasikartojantį oro vežėjų, juridinio subjektų, pareigos nevykdymą perduoti bet kokius API duomenis į maršruto parinktuvą pagal šį reglamentą būtų taikomos proporcingos finansinės sankcijos, sudarančios iki 2 % oro vežėjo ankstesnių finansinių metų bendros apyvartos. Be to, valstybės narės turėtų galėti taikyti sankcijas, įskaitant finansines sankcijas, oro vežėjams už kitų formų pareigų pagal šį reglamentą nevykdymą;

(39) numatydamos taisykles dėl sankcijų, taikytinų oro vežėjams pagal šį reglamentą, valstybės narės galėtų atsižvelgti į technines ir praktines galimybes užtikrinti visišką duomenų tikslumą. Be to, skiriant sankcijas, turėtų būti nustatomas jų taikymas ir dydis. Nacionalinės API priežiūros institucijos galėtų atsižvelgti į veiksmus, kurių oro vežėjas ėmėsi siekdamas sumažinti problemą, taip pat į jo bendradarbiavimo su nacionalinėmis valdžios institucijomis lygį;

(40) šio reglamento ir Reglamento (ES) 2025/13 tikslais turėtų būti nustatyta bendra valdymo struktūra. Siekiant sudaryti sąlygas ir skatinti oro vežėjų atstovų ir valstybių narių institucijų, kompetentingų pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2025/13, atstovų komunikaciją, kad API duomenys būtų persiunčiami iš maršruto parinktuvo, ne vėliau kaip per dvejus metus nuo maršruto parinktuvo veikimo pradžios turėtų būti įsteigtos dvi specialios įstaigos. Techniniai klausimai, susiję su maršruto parinktuvo naudojimu ir veikimu, turėtų būti aptariami API-PNR kontaktinėje grupėje, kurioje taip pat turėtų dalyvauti eu-LISA atstovai. Politikos klausimai, pavyzdžiui, susiję su sankcijomis, turėtų būti aptarti API ekspertų grupėje;

(41) kadangi šiuo reglamentu numatoma nustatyti naujas taisykles dėl API duomenų rinkimo ir perdavimo siekiant padidinti ir palengvinti patikrinimų kertant išorės sienas veiksmingumą ir efektyvumą, Direktyva 2004/82/EB turėtų būti panaikinta;

(42) kadangi maršruto parinktuvą projektuoti, kurti, vykdyti jo prieglobą ir jį techniškai valdyti turėtų eu-LISA, būtina iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) 2018/1726 įtraukiant tą užduotį į eu-LISA užduotis. Siekiant saugoti maršruto parinktuvo ataskaitas ir statistinius duomenis centrinėje ataskaitų ir statistinių duomenų saugykloje (CASS), sukurtoje Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2019/817 ([16]), būtina iš dalies pakeisti tą reglamentą. Siekiant padėti nacionalinei API priežiūros institucijai užtikrinti šio reglamento vykdymą, būtina, kad Reglamento (ES) 2019/817 daliniai pakeitimui apimtų nuostatas dėl statistinių duomenų apie tai, ar API duomenys yra tikslūs ir išsamūs, pavyzdžiui, nurodant, ar duomenys buvo surinkti automatizuotomis priemonėmis. Taip pat svarbu rinkti patikimus ir naudingus statistinius duomenis apie šio reglamento įgyvendinimą, siekiant padėti pasiekti jo tikslus ir suteikti informacijos atliekant vertinimus pagal šį reglamentą. Tokiuose statistiniuose duomenyse neturėtų būti jokios asmeninės informacijos. Todėl CASS turėtų teikti API duomenimis pagrįstus statistinius duomenis tik šio reglamento įgyvendinimo ir veiksmingos taikymo stebėsenos tikslais. Duomenys, kuriuos tuo tikslu maršruto parinktuvas automatiškai persiunčia į CASS, neturėtų leisti nustatyti atitinkamų keleivių tapatybės;

(43) siekiant padidinti aiškumą ir teisinį tikrumą, padėti užtikrinti duomenų kokybę, užtikrinti atsakingą automatizuotų priemonių, skirtų mašininio nuskaitymo API duomenų rinkimui pagal šį reglamentą, naudojimą ir užtikrinti API duomenų rinkimą rankiniu būdu išimtinėmis aplinkybėmis ir pereinamuoju laikotarpiu, užtikrinti aiškumą dėl oro vežėjams taikomų techninių reikalavimų, kurių reikia siekiant užtikrinti, kad jų pagal šį reglamentą surinkti API duomenys būtų saugiai, veiksmingai ir greitai perduodami į maršruto parinktuvą, taip pat užtikrinti, kad netikslūs, neišsamūs ar neatnaujinti duomenys būtų pataisyti, papildyti ar atnaujinti, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, siekiant nutraukti API duomenų rinkimo rankiniu būdu pereinamąjį laikotarpį; patvirtinti priemones, susijusias su techniniais reikalavimais ir veiklos taisyklėmis, kurių oro vežėjai turėtų laikytis, kiek tai susiję su automatizuotų priemonių naudojimu renkant mašininio nuskaitymo API duomenis pagal šį reglamentą ir renkant API duomenis rankiniu būdu

([16]) 2019 m. gegužės 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/817 dėl ES informacinių sistemų sienų ir vizų srityje sąveikumo sistemos sukūrimo, kuriuo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 767/2008, (ES) 2016/399, (ES) 2017/2226, (ES) 2018/1240, (ES) 2018/1726 ir (ES) 2018/1861 bei Tarybos sprendimai 2004/512/EB ir 2008/633/TVR (OL L 135, 2019 5 22, p. 27).

išimtinėmis aplinkybėmis bei pereinamuoju laikotarpiu, įskaitant susijusius su duomenų saugumo reikalavimais; nustatyti išsamias taisykles dėl bendrų protokolų ir tinkamų duomenų formatų, naudotinų šifruotam API duomenų perdavimui maršruto parinktuvui, įskaitant duomenų saugumo reikalavimus; ir nustatyti išsamias API duomenų ištaisymo, papildymo ir atnaujinimo taisykles. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant oro vežėjus, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros ([17]) nustatytais principais. Visų pirma, siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose. Atsižvelgiant į naujausius technikos laimėjimus, tie techniniai reikalavimai ir veiklos taisyklės laikui bėgant gali keistis;

(44) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, t. y. susijusias su maršruto parinktuvo veikimo pradžia, techninėmis ir procedūrinėmis duomenų tikrinimo ir pranešimų teikimo taisyklėmis, techninėmis ir procedūrinėmis API duomenų persiuntimo iš maršruto parinktuvo kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms taip, kad būtų užtikrintas saugus, veiksmingas ir greitas persiuntimas ir keleivių ir oro vežėjų kelionėms ir oro vežėjams nebūtų daromas didesnis poveikis nei būtina, taisyklėmis, ir kompetentingų sienos apsaugos institucijų jungtimis bei integracija su maršruto parinktuvu, ir siekiant nustatyti valstybių narių, kaip bendrų duomenų valdytojų, atsakomybę, pavyzdžiui, už saugumo incidentų, įskaitant asmens duomenų saugumo pažeidimus, nustatymą ir valdymą ir bendrų duomenų valdytojų ir eu-LISA, kaip duomenų tvarkytojos, santykius, įskaitant eu-LISA pagalbą duomenų valdytojams taikant tinkamas technines ir organizacines priemones, kiek tai įmanoma, kad duomenų valdytojas galėtų vykdyti savo pareigas atsakyti į prašymus pasinaudoti duomenų subjekto teisėmis, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ([18]).

(45) visoms suinteresuotosioms šalims, visų pirma oro vežėjams ir kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms, turėtų būti suteikta pakankamai laiko atlikti būtinus parengiamuosius darbus, kad jos galėtų vykdyti savo atitinkamas pareigas pagal šį reglamentą, atsižvelgiant į tai, kad kai kurie iš šių parengiamųjų darbų, pavyzdžiui, susiję su pareigomis dėl jungties ir integracijos su maršruto parinktuvu, gali būti užbaigti tik kai bus užbaigti maršruto parinktuvo projektavimo bei kūrimo etapai ir jis pradės veikti. Todėl šis reglamentas turėtų būti taikomas tik nuo tinkamos datos po tos dienos, kurią maršruto parinktuvas pradeda veikti, kaip yra nurodžiusi Komisija pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2025/13. Tačiau Komisija turėtų galėti priimti deleguotuosius ir įgyvendinimo aktus pagal šį reglamentą jau nuo ankstesnės datos, kad būtų užtikrinta, jog šiuo reglamentu nustatyta sistema pradėtų veikti kuo greičiau;

(46) maršruto parinktuvo, sukurto pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2025/13, projektavimo ir kūrimo etapai turėtų būti pradėti ir užbaigti kuo greičiau, kad jis kuo greičiau galėtų pradėti veikti, o tam taip pat reikia priimti atitinkamus deleguotuosius ir įgyvendinimo aktus, numatytus šiame reglamente. Siekiant sklandžiai ir veiksmingai plėtoti tuos etapus, turėtų būti įsteigta speciali programos valdyba, kuri prižiūrėtų eu-LISA, kaip ji vykdo savo užduotis tais etapais. Ji turėtų nustoti veikti praėjus dvejiems metams nuo maršruto parinktuvo veikimo pradžios. Be to, pagal Reglamentą (ES) 2018/1726 turėtų būti įsteigtas specialus patariamasis organas – API-PNR patariamoji grupė, kurios tikslas būtų teikti ekspertines žinias eu-LISA ir programos valdybai maršruto parinktuvo projektavimo ir kūrimo etapų klausimais, taip pat teikti ekspertines žinias eu-LISA dėl maršruto parinktuvo prieglobos ir valdymo. Programos valdyba ir API-PNR patariamoji grupė turėtų būti įsteigtos ir turėtų veikti pagal esamų programų valdybų ir patariamųjų grupių modelius;

(47) siekiant užtikrinti veiksmingo šio reglamento taikymo stebėseną, jis turėtų būti reguliariai vertinamas. Visų pirma, API duomenų rinkimas neturėtų pakenkti teisėtų keleivių kelionių patirčiai. Todėl Komisija į reguliarias šio reglamento taikymo vertinimo ataskaitas turėtų įtraukti šio reglamento poveikio teisėtų keleivių kelionių patirčiai vertinimą. Vertinimas taip pat turėtų apimti maršruto parinktuvo siunčiamų duomenų kokybės vertinimą ir maršruto parinktuvo veiklos, susijusios su kompetentingomis sienos apsaugos institucijomis, vertinimą;

([17]) OL L 123, 2016 5 12, p. 1.
([18]) 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

(48) taip pat turėtų būti nedelsiant pateiktas šiame reglamente numatytas paaiškinimas dėl specifikacijų, susijusių su automatizuotų priemonių naudojimu taikant Direktyvą 2004/82/EB, taikymo. Todėl nuostatos šiais klausimais turėtų būti taikomos nuo šio reglamento įsigaliojimo dienos. Be to, siekiant sudaryti sąlygas kuo greičiau savanoriškai naudotis maršruto parinktuvu, nuostatos apie tokį naudojimą ir tam tikros kitos nuostatos, kurių reikia siekiant užtikrinti, kad toks naudojimas vyktų atsakingai, turėtų būti taikomos kuo anksčiau, t. y. nuo to momento, kai maršruto parinktuvas pradedamas eksploatuoti;

(49) kadangi pagal šį reglamentą oro vežėjai turi patirti papildomų koregavimo ir administracinių išlaidų, bendra aviacijos sektoriaus reglamentavimo našta turėtų būti atidžiai stebima. Atsižvelgiant į šias aplinkybes, ataskaitoje, kurioje vertinamas šio reglamento veikimas, turėtų būti įvertinta, kokiu mastu buvo pasiekti šio reglamento tikslai ir kokiu mastu jis padarė poveikį sektoriaus konkurencingumui;

(50) šiuo reglamentu nedaromas poveikis valstybių narių kompetencijai nacionalinės teisės, susijusios su nacionaliniu saugumu, klausimais, jei tokia teisė atitinka Sąjungos teisę;

(51) šiuo reglamentu nedaromas poveikis valstybių narių kompetencijai pagal savo nacionalinę teisę rinkti keleivių duomenis iš kitų transporto paslaugų teikėjų, nei nurodyti šiame reglamente, jei tokie nacionalinės teisės aktai atitinka Sąjungos teisę;

(52) kadangi šio reglamento tikslai, t. y. didinti ir palengvinti patikrinimų kertant išorės sienas rezultatyvumą bei veiksmingumą ir kovoti su neteisėta imigracija, yra susiję su klausimais, kurie iš esmės yra tarpvalstybinio pobūdžio, valstybės narės atskirai negali jų deramai pasiekti, o tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu. Todėl Sąjunga gali patvirtinti priemones, vadovaudamasi subsidiarumo principu, nustatytu Europos Sąjungos sutarties (ES sutartis) 5 straipsnyje. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

(53) pagal prie ES sutarties ir SESV pridėto Protokolo Nr. 22 dėl Danijos pozicijos 1 ir 2 straipsnius Danija nedalyvauja priimant šį reglamentą ir jis nėra jai privalomas ar taikomas. Kadangi šis reglamentas grindžiamas Šengeno *acquis*, remdamasi to protokolo 4 straipsniu, per šešis mėnesius po to, kai Taryba nusprendžia dėl šio reglamento, Danija turi nuspręsti, ar jį įtrauks į savo nacionalinę teisę;

(54) Airija taiko šį reglamentą pagal prie ES sutarties ir SESV pridėto Protokolo Nr. 19 dėl į Europos Sąjungos sistemą integruotos Šengeno *acquis* 5 straipsnio 1 dalį ir Tarybos sprendimo 2002/192/EB ([19]) 6 straipsnio 2 dalį;

(55) Islandijos ir Norvegijos atžvilgiu šiuo reglamentu plėtojamos Šengeno *acquis* nuostatos, kaip tai suprantama Europos Sąjungos Tarybos ir Islandijos Respublikos bei Norvegijos Karalystės susitarime dėl pastarųjų asociacijos įgyvendinant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis* ([20]), kurios patenka į Tarybos sprendimo 1999/437/EB ([21]) 1 straipsnio A punkte nurodytą sritį;

(56) Šveicarijos atžvilgiu šiuo reglamentu plėtojamos Šengeno *acquis* nuostatos, kaip apibrėžta Europos Sąjungos, Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarime dėl Šveicarijos Konfederacijos asociacijos įgyvendinant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis* ([22]), kurios patenka į Sprendimo 1999/437/EB 1 straipsnio A punkte nurodytą sritį, minėtą sprendimą taikant kartu su Tarybos sprendimo 2008/146/EB ([23]) 3 straipsniu;

(57) Lichtenšteino atžvilgiu šiuo reglamentu plėtojamos Šengeno *acquis* nuostatos, kaip apibrėžta Europos Sąjungos, Europos bendrijos, Šveicarijos Konfederacijos ir Lichtenšteino Kunigaikštystės protokole dėl Lichtenšteino Kunigaikštystės prisijungimo prie Europos Sąjungos, Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo

([19]) 2002 m. vasario 28 d. Tarybos sprendimas 2002/192/EB dėl Airijos prašymo dalyvauti įgyvendinant kai kurias Šengeno *acquis* nuostatas (OL L 64, 2002 3 7, p. 20).
([20]) OL L 176, 1999 7 10, p. 36.
([21]) 1999 m. gegužės 17 d. Tarybos sprendimas 1999/437/EB dėl tam tikrų priemonių taikant Europos Sąjungos Tarybos, Islandijos Respublikos ir Norvegijos Karalystės sudarytą susitarimą dėl šių dviejų valstybių asociacijos įgyvendinant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis* (OL L 176, 1999 7 10, p. 31).
([22]) OL L 53, 2008 2 27, p. 52.
([23]) 2008 m. sausio 28 d. Tarybos sprendimas 2008/146/EB dėl Europos Sąjungos, Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl Šveicarijos Konfederacijos asociacijos įgyvendinant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis* sudarymo Europos bendrijos vardu (OL L 53, 2008 2 27, p. 1).

dėl Šveicarijos Konfederacijos asociacijos įgyvendinant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis* ([24]), kurios patenka į Sprendimo 1999/437/EB 1 straipsnio A punkte nurodytą sritį, minėtą sprendimą taikant kartu su Tarybos sprendimo 2011/350/ES ([25]) 3 straipsniu;

(58) Kipro atžvilgiu šis reglamentas yra aktas, grindžiamas Šengeno *acquis* arba kitaip su juo susijęs, kaip tai suprantama 2003 m. Stojimo akto 3 straipsnio 1 dalyje;

(59) pagal Reglamento (ES) 2018/1725 42 straipsnio 1 dalį buvo konsultuojamasi su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu ir jis 2023 m. vasario 8 d. pateikė nuomonę ([26]),

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas

Siekiant padidinti ir palengvinti patikrinimų kertant išorės sienas rezultatyvumą bei veiksmingumą ir kovoti su neteisėta imigracija, šiame reglamente nustatomos taisyklės dėl:

a) oro vežėjų vykdomo išankstinės informacijos apie keleivius (API) rinkimo;

b) oro vežėjų vykdomo API duomenų perdavimo į maršruto parinktuvą;

c) API duomenų persiuntimo iš maršruto parinktuvo kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms.

Šiuo reglamentu nedaromas poveikis reglamentams (ES) 2016/679 ir (ES) 2018/1725.

2 straipsnis

Taikymo sritis

Šis reglamentas taikomas oro vežėjams, vykdantiems skrydžius į Sąjungą.

3 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

1) oro vežėjas – oro vežėjas, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/681 ([27]) 3 straipsnio 1 punkte;

2) patikrinimai kertant sieną – patikrinimai kertant sieną, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2016/399 2 straipsnio 11 punkte;

([24]) OL L 160, 2011 6 18, p. 21.

([25]) 2011 m. kovo 7 d. Tarybos sprendimas 2011/350/ES dėl Europos Sąjungos, Europos bendrijos, Šveicarijos Konfederacijos ir Lichtenšteino Kunigaikštystės protokolo dėl Lichtenšteino Kunigaikštystės prisijungimo prie Europos Sąjungos, Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl Šveicarijos Konfederacijos asociacijos įgyvendinant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis* sudarymo Europos Sąjungos vardu, kiek tai susiję su patikrinimų prie vidaus sienų panaikinimu ir asmenų judėjimu (OL L 160, 2011 6 18, p. 19).

([26]) OL C 84, 2023 3 7, p. 2.

([27]) 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/681 dėl keleivio duomenų įrašo (PNR) duomenų naudojimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais (OL L 119, 2016 5 4, p. 132).

3) skrydžiai į Sąjungą – skrydžiai iš trečiosios šalies arba iš valstybės narės, kuriai šis reglamentas netaikomas, teritorijos, kurie, kaip planuojama, turi nusileisti valstybės narės ar valstybių narių, kuriai(-ioms) taikomas šis reglamentas, teritorijoje;

4) sienos perėjimo punktas – sienos perėjimo punktas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2016/399 2 straipsnio 8 punkte;

5) reguliarusis skrydis – pagal nustatytą tvarkaraštį vykdomas skrydis, į kurį bilietus gali įsigyti plačioji visuomenė;

6) nereguliarusis skrydis – skrydis, kuris nėra vykdomas pagal nustatytą tvarkaraštį ir kuris nebūtinai yra įprasto ar reguliariojo maršruto dalis;

7) kompetentinga sienos apsaugos institucija – institucija, kuriai valstybė narė suteikė įgaliojimus atlikti patikrinimus kertant sieną ir kurią ta valstybė narė paskyrė ir apie kurią pranešė pagal 14 straipsnio 2 dalį;

8) keleivis – bet kuris asmuo, išskyrus tarnybines pareigas vykdančius įgulos narius, kuris yra arba bus vežamas orlaivyje gavus oro vežėjo sutikimą, kai toks sutikimas išreiškiamas tuo, kad tas asmuo yra įtrauktas į keleivių sąrašą;

9) išankstinė informacija apie keleivius arba API duomenys – keleivio duomenys ir skrydžio informacija, atitinkamai nurodyti 4 straipsnio 2 ir 3 dalyse;

10) maršruto parinktuvas – maršruto parinktuvas, nurodytas šio reglamento 11 straipsnyje ir Reglamento (ES) 2025/13 9 straipsnyje;

11) asmens duomenys – asmens duomenys, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2016/679 4 straipsnio 1 punkte;

12) tikralaikiai skrydžių eismo duomenys – informacija apie oro uosto, kuriam taikomas šis reglamentas, atvykstamųjų ir išvykstamųjų skrydžių eismą.

2 SKYRIUS

API DUOMENŲ RINKIMAS, PERDAVIMAS, SAUGOJIMAS IR IŠTRYNIMAS

4 straipsnis

Oro vežėjų vykdomas API duomenų rinkimas

1. Oro vežėjai renka kiekvieno į Sąjungą vykdomų skrydžių keleivio, API duomenis, kad juos pagal 6 straipsnį galėtų perduoti į maršruto parinktuvą. Tais atvejais, kai oro vežėjai vykdo bendrojo kodo skrydį, pareiga perduoti API duomenis tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.

2. API duomenis sudaro tik šie duomenys, susiję su kiekvienu keleiviu skrydyje:

a) pavardė, vardas arba vardai;

b) gimimo data, lytis ir pilietybė;

c) kelionės dokumento rūšis ir numeris ir kelionės dokumentą išdavusios šalies trijų raidžių kodas;

d) kelionės dokumento galiojimo pabaigos data;

e) keleivio duomenų įrašo numeris, kurį oro vežėjas naudoja keleiviui rasti savo informacinėje sistemoje (PNR įrašo aptikimo kodas);

f) informacija apie sėdimąsias vietas, atitinkanti keleiviui orlaivyje skirtą vietą, jei tokia informacija turima;

g) bagažo etiketės numeris ar numeriai ir įregistruotų bagažo vienetų skaičius ir svoris, jei tokia informacija turima;

h) kodas, nurodantis metodą, naudojamą a–d punktuose nurodytiems duomenims užfiksuoti ir patvirtinti.

3. API duomenis taip pat sudaro tik ši skrydžio informacija, susijusi su kiekvieno keleivio skrydžiu:

a) skrydžio identifikacinis numeris arba, kai oro vežėjai vykdo bendrojo kodo skrydį, skrydžių identifikaciniai numeriai, arba, jei tokio numerio nėra, kitos aiškios ir tinkamos skrydžio identifikavimo priemonės;

b) jei taikytina, atvykimo į valstybės narės teritoriją sienos perėjimo punktas;

c) atvykimo oro uosto kodas arba, jei planuojama, jog lėktuvas nusileis viename ar keliuose oro uostuose, esančiuose vienos ar daugiau valstybių narių, kurioms taikomas šis reglamentas, teritorijose, atitinkamų valstybių narių teritorijose esančių oro uostų, į kuriuos ketinama skristi, kodai;

d) skrydžio išvykimo oro uosto kodas;

e) pradinės įlaipinimo vietos oro uosto kodas, jei yra;

f) išvykimo vietos data ir laikas;

g) atvykimo vietos data ir laikas;

h) oro vežėjo kontaktinė informacija;

i) API duomenų perdavimui naudotas formatas.

5 straipsnis

API duomenų rinkimo priemonės

1. Oro vežėjai API duomenis pagal 4 straipsnį renka taip, kad būtų užtikrinta, jog pagal 6 straipsnį jų perduodami API duomenys būtų tikslūs, išsamūs ir atnaujinti.

2. Oro vežėjai 4 straipsnio 2 dalies a–d punktuose nurodytus API duomenis renka naudodamiesi automatizuotomis priemonėmis atitinkamo keleivio kelionės dokumento mašininio nuskaitymo duomenims rinkti. Jie tai daro laikydamiesi šio straipsnio 7 dalyje nurodytų išsamių techninių reikalavimų ir veiklos taisyklių, kai tik tokios taisyklės priimamos ir pradedamos taikyti.

Jei oro vežėjai suteikia galimybę registruotis internetu, jie sudaro keleiviams sąlygas to registracijos internetu proceso metu pateikti automatizuotomis priemonėmis 4 straipsnio 2 dalies a–d punktuose nurodytus API duomenis. Keleivių, neužsiregistravusių internetu, atveju, oro vežėjai sudaro tiems keleiviams sąlygas registracijos oro uoste metu automatizuotomis priemonėmis pateikti tuos API duomenis per savitarnos kioską arba padedant oro vežėjų darbuotojams prie registracijos langelio.

Jei automatizuotų priemonių dėl techninių priežasčių naudoti neįmanoma, oro vežėjai išimtiniu atveju renka 4 straipsnio 2 dalies a–d punktuose nurodytus API duomenis rankiniu būdu, atlikdami registracijos internetu procesą arba atlikdami registraciją oro uoste, taip, kad būtų užtikrinta atitiktis šio straipsnio 1 daliai.

3. Visos automatizuotos priemonės, kurias oro vežėjai naudoja API duomenims rinkti pagal šį reglamentą, turi būti patikimos, saugios ir atnaujintos. Oro vežėjai užtikrina, kad API duomenys būtų šifruojami keleiviui perduodant tokius duomenis oro vežėjams.

4. Pereinamuoju laikotarpiu ir papildant automatizuotas priemones, nurodytas 3 dalyje, oro vežėjai sudaro keleiviams galimybę pateikti API duomenis rankiniu būdu atliekant registracijos internetu procesą. Tokiais atvejais oro vežėjai naudoja duomenų patikrinimo priemones, kad būtų užtikrinta atitiktis 1 daliai.

5. 4 dalyje nurodytas pereinamasis laikotarpis nedaro poveikio oro vežėjų teisei oro uoste prieš įlaipinant į orlaivį patikrinti per registraciją internetu surinktus API duomenis, kad būtų užtikrinta atitiktis 1 daliai, laikantis taikytinos Sąjungos teisės.

6. Komisijai pagal 44 straipsnį suteikiami įgaliojimai, praėjus ketveriems metams nuo 34 straipsnyje nurodytos maršruto parinktuvo veikimo pradžios, remiantis automatizuotų API duomenų rinkimo priemonių egzistavimo ir prieinamumo vertinimu, priimti deleguotąjį aktą, kuriuo nutraukiamas šio straipsnio 4 dalyje nurodytas pereinamasis laikotarpis.

7. Komisijai pagal 44 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant išsamius techninius reikalavimus ir eksploatavimo taisykles dėl 4 straipsnio 2 dalies a–d punktuose nurodytų API duomenų rinkimo naudojant automatizuotas priemones pagal šio straipsnio 2 ir 3 dalis, ir dėl API duomenų rinkimo rankiniu būdu išimtinėmis aplinkybėmis pagal šio straipsnio 2 dalį ir šio straipsnio 4 dalyje nurodytu pereinamuoju laikotarpiu. Tie techniniai reikalavimai ir veiklos taisyklės apima reikalavimus dėl duomenų saugumo ir patikimiausių turimų automatizuotų priemonių, skirtų kelionės dokumento mašininio nuskaitymo duomenims rinkti, naudojimo.

8. Oro vežėjai, kurie Direktyvos 2004/82/EB 3 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytai informacijai rinkti naudoja automatizuotas priemones, turi teisę pagal tą direktyvą tai daryti taikydami su tokiu naudojimu susijusius techninius reikalavimus, nurodytus šio straipsnio 7 dalyje.

6 straipsnis

Oro vežėjų pareigos, susijusios su API duomenų perdavimu

1. Oro vežėjai elektroninėmis priemonėmis perduoda užšifruotus API duomenis į maršruto parinktuvą, kad jie būtų persiųsti kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms pagal 14 straipsnį. Oro vežėjai perduoda API duomenis laikydamiesi šio straipsnio 3 dalyje nurodytų išsamių taisyklių, kai tik tokios taisyklės priimamos ir pradedamos taikyti.

2. Oro vežėjai perduoda API duomenis:

a) kiekvieno keleivio duomenis registracijos metu, bet ne anksčiau kaip likus 48 valandoms iki tvarkaraštyje numatyto skrydžio išvykimo laiko, ir

b) visų įlaipintų keleivių iškart po to, kai uždaromi įlaipinimo vartai, t. y., kai keleiviai įlaipinami į skrydžiui besirengiantį orlaivį ir jų nebegalima įlaipinti ar išlaipinti.

3. Komisijai pagal 44 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant būtinas išsamias taisykles dėl bendrų protokolų ir tinkamų duomenų formatų, naudotinų perduodant užšifruotus API duomenis į šio straipsnio 1 dalyje nurodytą maršruto parinktuvą, įskaitant API duomenų perdavimą registracijos metu ir duomenų saugumo reikalavimus. Tokiomis išsamiomis taisyklėmis užtikrinama, kad oro vežėjai API duomenis perduotų naudodami tą pačią struktūrą ir turinį.

7 straipsnis

Kompetentingų sienos apsaugos institucijų vykdomas API duomenų tvarkymas

Kompetentingos sienos apsaugos institucijos tvarko pagal šį reglamentą gautus API duomenis tik siekdamos padidinti ir palengvinti patikrinimų kertant išorės sienas rezultatyvumą bei veiksmingumą ir kovoti su neteisėta imigracija.

Kompetentingos sienos apsaugos institucijos API duomenų netvarko taip, kad būtų vykdomas asmenų profiliavimas, kaip nurodyta Reglamento (ES) 2016/679 22 straipsnyje, ar kad asmenys būtų diskriminuojami Chartijos 21 straipsnyje išvardytais pagrindais.

8 straipsnis

API duomenų saugojimo laikotarpis ir ištrynimas

1. Oro vežėjai 48 valandas nuo momento, kai maršruto parinktuvas gauna į jį pagal 6 straipsnio 2 dalies a ir b punktus perduotus API duomenis, saugo API duomenis, kuriuos jie surinko pagal 4 straipsnį. Pasibaigus tam laikotarpiui jie nedelsdami ir visam laikui ištrina tuos API duomenis, nedarant poveikio oro vežėjų galimybei saugoti ir naudoti duomenis, kai tai būtina įprastai jų veiklai vykdyti, laikantis taikytinos teisės, ir nedarant poveikio 16 straipsnio 1 ir 3 dalims.

2. Kompetentingos sienos apsaugos institucijos 48 valandas nuo gavimo saugo API duomenis, joms persiųstus pagal 14 straipsnį po perdavimo pagal 6 straipsnio 2 dalies a ir b punktus. Pasibaigus tam laikotarpiui jos nedelsdamos ir visam laikui ištrina tuos API duomenis.

Išimtiniais atvejais kompetentingos sienos apsaugos institucijos gali saugoti API duomenis papildomą iki 48 valandų laikotarpį tik tiek, kiek tokie API duomenys yra susiję su keleiviais, kurie pirmoje pastraipoje nurodytu laikotarpiu neatvyko į sienos perėjimo punktą.

9 straipsnis

API duomenų ištaisymas, papildymas ir atnaujinimas

1. Jeigu oro vežėjas sužino, kad duomenys, kuriuos jis saugo pagal šį reglamentą, buvo tvarkomi neteisėtai arba tai nėra API duomenys, jis nedelsdamas ir visam laikui ištrina tuos duomenis. Jei tie duomenys buvo perduoti į maršruto parinktuvą, oro vežėjas nedelsdamas informuoja Europos Sąjungos didelės apimties IT sistemų laisvės, saugumo ir teisingumo erdvėje operacijų valdymo agentūrą (eu-LISA). Gavusi tokią informaciją, eu-LISA nedelsdama informuoja kompetentingą sienos apsaugos instituciją, kuri gavo tuos per maršruto parinktuvą persiųstus duomenis. Ta kompetentinga sienos apsaugos institucija nedelsdama ir visam laikui ištrina tuos duomenis.

2. Jeigu oro vežėjas sužino, kad duomenys, kuriuos jis saugo pagal šį reglamentą, yra netikslūs, neišsamūs ar neatnaujinti, jis nedelsdamas tuos duomenis ištaiso, papildo ar atnaujina. Tai nedaro poveikio oro vežėjų galimybei saugoti ir naudoti duomenis, kai tai būtina įprastai jų veiklai vykdyti, laikantis taikytinos teisės.

3. Kai oro vežėjas po API duomenų perdavimo pagal 6 straipsnio 2 dalies a punktą, bet prieš perdavimą pagal 6 straipsnio 2 dalies b punktą sužino, kad jo perduoti duomenys yra netikslūs, oro vežėjas nedelsdamas perduoda į maršruto parinktuvą pataisytus API duomenis.

4. Kai oro vežėjas po API duomenų perdavimo pagal 6 straipsnio 2 dalies a arba b punktą sužino, kad jo perduoti duomenys yra netikslūs, neišsamūs arba neatnaujinti, oro vežėjas nedelsdamas perduoda į maršruto parinktuvą pataisytus, papildytus arba atnaujintus API duomenis.

5. Kai kompetentinga sienos apsaugos institucija po API duomenų perdavimo pagal 14 straipsnį sužino, kad duomenys yra netikslūs, neišsamūs arba neatnaujinti, ji nedelsdama ištrina tuos duomenis, išskyrus atvejus, kai tų duomenų reikia šiame reglamente nustatytų pareigų laikymuisi užtikrinti.

6. Komisijai pagal 44 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant būtinas išsamias taisykles dėl API duomenų ištaisymo, papildymo ir atnaujinimo, kaip tai suprantama šiame straipsnyje.

10 straipsnis

Pagrindinės teisės

1. Oro vežėjams ir kompetentingoms institucijoms renkant ir tvarkant asmens duomenis pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2025/13, asmenys nediskriminuojami Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (Chartija) 21 straipsnyje išvardytais pagrindais.

2. Šiuo reglamentu visapusiškai gerbiamas žmogaus orumas ir pagrindinės teisės bei Chartijoje pripažįstami principai, įskaitant teisę į privatų gyvenimą, prieglobstį, asmens duomenų apsaugą, judėjimo laisvę ir veiksmingas teisių gynimo priemones.

3. Ypač daug dėmesio skiriama vaikams, vyresnio amžiaus žmonėms, asmenims su negalia ir pažeidžiamiems asmenims. Įgyvendinant šį reglamentą pirmiausia atsižvelgiama į vaiko interesus.

3 SKYRIUS

SU MARŠRUTO PARINKTUVU SUSIJUSIOS NUOSTATOS

11 straipsnis

Maršruto parinktuvas

1. eu-LISA projektuoja ir kuria maršruto parinktuvą, užtikrina jo prieglobą ir techniškai jį valdo pagal 25 ir 26 straipsnius, kad oro vežėjams būtų lengviau perduoti užšifruotus API duomenis kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms pagal šį reglamentą.

2. Maršruto parinktuvą sudaro:

a) centrinė infrastruktūra, įskaitant techninių komponentų, leidžiančių gauti ir persiųsti užšifruotus API duomenis, rinkinį;

b) saugus centrinės infrastruktūros ir kompetentingų sienos apsaugos institucijų komunikacijos kanalas ir saugus centrinės infrastruktūros ir oro vežėjų komunikacijos kanalas API duomenims perduoti ir persiųsti, taip pat visai su jais susijusiai komunikacijai vykdyti;

c) saugus kanalas tikralaikiams skrydžio eismo duomenims gauti.

3. Nedarant poveikio šio reglamento 12 straipsniui, maršruto parinktuvas, jei tinkama ir kiek tai techniškai įmanoma, dalijasi ir pakartotinai naudojasi Reglamento (ES) 2017/2226 13 straipsnyje nurodytos saityno paslaugos techniniais komponentais, įskaitant aparatinės ir programinės įrangos komponentus, Reglamento (ES) 2018/1240 6 straipsnio 2 dalies k punkte nurodyta vežėjų sąsaja ir Reglamento (EB) Nr. 767/2008 45c straipsnyje nurodyta vežėjų sąsaja.

eu-LISA suprojektuoja maršruto parinktuvą, kiek tai techniškai ir praktiškai įmanoma, taip, kad jis derėtų su oro vežėjams reglamentais (EB) Nr. 767/2008, (ES) 2017/2226 ir (ES) 2018/1240 nustatytomis pareigomis ir jas atitiktų.

4. Maršruto parinktuvas automatiškai išgauna duomenis ir pagal šio reglamento 38 straipsnį pateikia juos centrinei ataskaitų ir statistinių duomenų saugyklai (CASS), įsteigtai pagal Reglamento (ES) 2019/817 39 straipsnį.

5. eu-LISA suprojektuoja ir sukuria maršruto parinktuvą taip, kad atliekant bet kokį API duomenų perdavimą iš oro vežėjų į maršruto parinktuvą pagal 6 straipsnį ir API duomenų persiuntimą iš maršruto parinktuvo kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms pagal 14 straipsnį ir CASS pagal 38 straipsnio 2 dalį, API duomenys perdavimo metu būtų ištisai užšifruoti.

12 straipsnis

Išimtinis maršruto parinktuvo naudojimas

Šio reglamento tikslais maršruto parinktuvas naudojamas tik:

a) oro vežėjų, kad perduotų užšifruotus API duomenis pagal šį reglamentą;

b) kompetentingų sienos apsaugos institucijų, kad gautų užšifruotus API duomenis pagal šį reglamentą.

Šiuo straipsniu nedaromas poveikis Reglamento (ES) 2025/13 10 straipsniui.

13 straipsnis

Duomenų formatas ir duomenų perdavimo patikrinimai

1. Maršruto parinktuvas, remdamasis tikralaikiais skrydžių eismo duomenimis, automatiškai patikrina, ar oro vežėjas perdavė API duomenis pagal 6 straipsnio 1 dalį.

2. Maršruto parinktuvas nedelsdamas automatiškai patikrina, ar pagal 6 straipsnio 1 dalį jam perduoti API duomenys atitinka 6 straipsnio 3 dalyje nurodytas išsamias taisykles dėl tinkamų duomenų formatų.

3. Jeigu atlikus šio straipsnio 1 dalyje nurodytą patikrinimą nustatoma, kad oro vežėjas neperdavė duomenų, arba jei atlikus šio straipsnio 2 dalyje nurodytą patikrinimą nustatoma, kad duomenys neatitinka išsamių taisyklių dėl tinkamų duomenų formatų, maršruto parinktuvas nedelsdamas automatiškai apie tai praneša atitinkamam oro vežėjui ir valstybių narių, kurioms duomenys turėjo būti persiųsti pagal 14 straipsnio 1 dalį, kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms. Tokiais atvejais oro vežėjas nedelsdamas perduoda API duomenis pagal 6 straipsnį.

4. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios techninės ir procedūrinės taisyklės, būtinos šio straipsnio 1, 2 ir 3 dalyse nurodytiems patikrinimams ir pranešimams. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 43 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

14 straipsnis

API duomenų persiuntimas iš maršruto parinktuvo kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms

1. Atlikus 13 straipsnyje nurodytus duomenų formato ir perdavimo patikrinimus, maršruto parinktuvas persiunčia užšifruotus API duomenis, jam perduotus pagal 6 straipsnį arba 9 straipsnio 3 ir 4 dalis, valstybės narės kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms arba, jei suplanuota lėktuvo nusileidimo vieta yra viename ar keliuose oro uostuose, esančiuose vienos ar daugiau valstybių narių, kurioms taikomas šis reglamentas, teritorijoje, – valstybių narių kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms, nurodytoms 4 straipsnio 3 dalies c punkte. Jis tuos duomenis nedelsdamas persiunčia automatizuotu būdu, niekaip nepakeisdamas jų turinio, pagal šio straipsnio 5 dalyje nurodytas išsamias taisykles, kai tokios taisyklės yra priimtos ir taikytinos.

Tokio persiuntimo tikslais eu-LISA sudaro ir nuolat atnaujina įvairių kilmės bei paskirties oro uostų ir šalių, kuriose jie yra, atitikties lentelę.

2. Valstybės narės paskiria kompetentingas sienos apsaugos institucijas, įgaliotas gauti pagal šį reglamentą iš maršruto parinktuvo joms persiunčiamus API duomenis. Iki 46 straipsnio antroje pastraipoje nurodytos šio reglamento taikymo pradžios datos valstybės narės praneša eu-LISA ir Komisijai kompetentingų sienos apsaugos institucijų pavadinimus bei kontaktinius duomenis ir prireikus praneša eu-LISA ir Komisijai apie bet kuriuos tos informacijos atnaujinimus.

Remdamasi tais pranešimais ir atnaujinta informacija, Komisija sudaro ir viešai skelbia kompetentingų sienos apsaugos institucijų, apie kurias pranešta, sąrašą, įskaitant jų kontaktinius duomenis.

3. Valstybės narės užtikrina, kad jų kompetentingos sienos apsaugos institucijos, gavusios API duomenis pagal 1 dalį, nedelsdamos automatiškai patvirtintų tokių duomenų gavimą į maršruto parinktuvą.

4. Valstybės narės užtikrina, kad tik tinkamai įgalioti ir apmokyti pagal 2 dalį jų paskirtų kompetentingų sienos apsaugos institucijų darbuotojai turėtų prieigą prie jiems per maršruto parinktuvą persiunčiamų API duomenų. Jos nustato tam būtinas taisykles. Į tas taisykles įtraukiamos tų darbuotojų ir jų profilių sąrašo sudarymo ir reguliaraus atnaujinimo taisyklės.

5. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios techninės ir procedūrinės taisyklės, būtinos API duomenų persiuntimui iš šio straipsnio 1 dalyje nurodyto maršruto parinktuvo, įskaitant taisykles dėl duomenų saugumo reikalavimų. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 43 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

15 straipsnis

API duomenų ištrynimas iš maršruto parinktuvo

Į maršruto parinktuvą pagal šį reglamentą perduoti API duomenys saugomi maršruto parinktuve tik tiek, kiek tai būtina siekiant užbaigti persiuntimą atitinkamoms kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms pagal šį reglamentą, ir nedelsiant, visam laikui ir automatizuotai ištrinami iš maršruto parinktuvo, kai pagal 14 straipsnio 3 dalį patvirtinama, kad API duomenų persiuntimas atitinkamoms kompetentingoms sienų apsaugos institucijoms yra užbaigtas.

16 straipsnis

Veiksmai, kai techniškai neįmanoma naudoti maršruto parinktuvo

1. Jei dėl maršruto parinktuvo gedimo techniškai neįmanoma jo naudoti API duomenims persiųsti, eu-LISA nedelsdama automatiškai praneša oro vežėjams ir kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms apie tų techninių galimybių nebuvimą. Tokiu atveju eu-LISA nedelsdama imasi priemonių, kad išspręstų techninių galimybių naudoti maršruto parinktuvą nebuvimo problemą ir, kai ji sėkmingai išsprendžiama, apie tai nedelsdama praneša oro vežėjams ir kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms.

Laikotarpiu tarp tų pranešimų 6 straipsnio 1 dalis ir 8 straipsnio 1 dalis netaikomos, jei dėl techninių priežasčių neįmanoma perduoti API duomenų į maršruto parinktuvą. Oro vežėjai API duomenis saugo tol, kol bus sėkmingai išspręsta techninių galimybių nebuvimo problema. Kai tik sėkmingai išsprendžiama techninių galimybių nebuvimo problema, oro vežėjai perduoda duomenis į maršruto parinktuvą pagal 6 straipsnio 1 dalį.

Jei API duomenys gaunami praėjus daugiau kaip 96 valandoms nuo išvykimo laiko, kaip nurodyta 4 straipsnio 3 dalies f punkte, maršruto parinktuvas API duomenų kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms nepersiunčia, o ištrina tuos duomenis.

Kai techniškai neįmanoma naudoti maršruto parinktuvo ir išimtiniais atvejais, susijusiais su šio reglamento tikslais, dėl kurių kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms būtina nedelsiant gauti API duomenis tuo metu, kai techniškai neįmanoma naudotis maršruto parinktuvu, kompetentingos sienos apsaugos institucijos gali prašyti oro vežėjų naudoti bet kokias kitas tinkamas priemones, kuriomis būtų užtikrintas būtinas duomenų saugumo, duomenų kokybės ir duomenų apsaugos lygis, kad API duomenys būtų perduoti tiesiogiai kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms. Kompetentingos sienos apsaugos institucijos tvarko gautus API duomenis bet kokiomis kitomis tinkamomis priemonėmis laikydamosi Reglamente (ES) 2016/399 nustatytų taisyklių ir apsaugos priemonių bei taikytinos nacionalinės teisės.

Gavusi eu-LISA pranešimą, kad techninių galimybių nebuvimo problema buvo sėkmingai išspręsta, ir kai pagal 14 straipsnio 3 dalį patvirtinama, kad API duomenys per maršruto parinktuvą persiųsti atitinkamai kompetentingai sienos apsaugos institucijai, kompetentinga sienos apsaugos institucija nedelsdama ištrina bet kuriomis kitomis tinkamomis priemonėmis gautus API duomenis.

2. Jei dėl 23 straipsnyje nurodytų valstybės narės sistemų ar infrastruktūros gedimo techniškai neįmanoma naudoti maršruto parinktuvo API duomenims persiųsti, tos valstybės narės kompetentingos sienos apsaugos institucijos nedelsdamos automatiškai praneša oro vežėjams, kitų valstybių narių kompetentingoms institucijoms, eu-LISA ir Komisijai apie techninių galimybių nebuvimą. Tokiu atveju ta valstybė narė nedelsdama imasi priemonių, kad išspręstų techninių galimybių naudoti maršruto parinktuvo nebuvimo problemą ir, kai ji sėkmingai išsprendžiama, apie tai nedelsdama praneša oro vežėjams, kitų valstybių narių kompetentingoms institucijoms, eu-LISA ir Komisijai. Maršruto parinktuvas API duomenis saugo tol, kol bus sėkmingai išspręsta techninių galimybių nebuvimo problema. Kai tik sėkmingai išsprendžiama techninių galimybių nebuvimo problema, maršruto parinktuvas persiunčia duomenis pagal 14 straipsnio 1 dalį.

Laikotarpiu tarp tų pranešimų 6 straipsnio 1 dalis ir 8 straipsnio 1 dalis netaikomos, jei dėl techninių priežasčių neįmanoma perduoti API duomenų į maršruto parinktuvą. Oro vežėjai API duomenis saugo tol, kol bus sėkmingai išspręsta techninių galimybių nebuvimo problema. Kai tik sėkmingai išsprendžiama techninių galimybių nebuvimo problema, oro vežėjai perduoda duomenis į maršruto parinktuvą pagal 6 straipsnio 1 dalį.

Jei API duomenys gaunami praėjus daugiau kaip 96 valandoms nuo išvykimo laiko, kaip nurodyta 4 straipsnio 3 dalies f punkte, maršruto parinktuvas API duomenų kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms nepersiunčia, o ištrina tuos duomenis.

Kai techniškai neįmanoma naudoti maršruto parinktuvo ir išimtiniais atvejais, susijusiais su šio reglamento tikslais, dėl kurių kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms būtina nedelsiant gauti API duomenis tuo metu, kai techniškai neįmanoma naudotis maršruto parinktuvu, kompetentingos sienos apsaugos institucijos gali prašyti oro vežėjų naudoti bet kokias kitas tinkamas priemones, kuriomis būtų užtikrintas būtinas duomenų saugumo, duomenų kokybės ir duomenų apsaugos lygis, kad API duomenys būtų perduoti tiesiogiai kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms. Kompetentingos sienos apsaugos institucijos gautus API duomenis tvarko bet kokiomis kitomis tinkamomis priemonėmis laikydamosi Reglamente (ES) 2016/399 nustatytų taisyklių ir apsaugos priemonių bei taikytinos nacionalinės teisės.

Gavusi eu-LISA pranešimą, kad techninių galimybių nebuvimo problema buvo sėkmingai išspręsta, ir kai pagal 14 straipsnio 3 dalį patvirtinama, kad API duomenys per maršruto parinktuvą persiųsti atitinkamai kompetentingai sienos apsaugos institucijai, kompetentinga sienos apsaugos institucija nedelsdama ištrina bet kuriomis kitomis tinkamomis priemonėmis gautus API duomenis.

3. Jei dėl 24 straipsnyje nurodytų oro vežėjo sistemų ar infrastruktūros gedimo maršruto parinktuvu techniškai neįmanoma perduoti API duomenų, tas oro vežėjas nedelsdamas automatiškai praneša kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms, eu-LISA ir Komisijai apie techninių galimybių nebuvimą. Tokiu atveju tas oro vežėjas nedelsdamas imasi priemonių, kad išspręstų techninių galimybių naudoti maršruto parinktuvo nebuvimo problemą ir, kai ji sėkmingai išsprendžiama, apie tai nedelsdamas praneša eu-LISA ir Komisijai.

Laikotarpiu tarp tų pranešimų 6 straipsnio 1 dalis ir 8 straipsnio 1 dalis netaikomos, jei dėl techninių priežasčių neįmanoma perduoti API duomenų į maršruto parinktuvą. Oro vežėjai API duomenis saugo tol, kol bus sėkmingai išspręsta techninių galimybių nebuvimo problema. Kai tik sėkmingai išsprendžiama techninių galimybių nebuvimo problema, oro vežėjai perduoda duomenis į maršruto parinktuvą pagal 6 straipsnio 1 dalį. Tačiau maršruto parinktuvas nepersiunčia API duomenų kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms, o ištrina tuos duomenis, jei jie gaunami praėjus daugiau kaip 96 valandoms nuo išvykimo laiko, kaip nurodyta 4 straipsnio 3 dalies f punkte.

Kai techniškai neįmanoma naudoti maršruto parinktuvo ir išimtiniais atvejais, susijusiais su šio reglamento tikslais, dėl kurių kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms būtina nedelsiant gauti API duomenis tuo metu, kai techniškai neįmanoma naudotis maršruto parinktuvu, kompetentingos sienos apsaugos institucijos gali prašyti oro vežėjų naudoti bet kokias kitas tinkamas priemones, kuriomis būtų užtikrintas būtinas duomenų saugumo, duomenų kokybės ir duomenų apsaugos lygis, kad API duomenys būtų perduoti tiesiogiai kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms. Kompetentingos sienos apsaugos institucijos gautus API duomenis tvarko bet kokiomis kitomis tinkamomis priemonėmis laikydamosi Reglamente (ES) 2016/399 nustatytų taisyklių ir apsaugos priemonių bei taikytinos nacionalinės teisės.

Gavusi eu-LISA pranešimą, kad techninių galimybių nebuvimo problema buvo sėkmingai išspręsta, ir kai pagal 14 straipsnio 3 dalį patvirtinama, kad API duomenys per maršruto parinktuvą persiųsti atitinkamai kompetentingai sienos apsaugos institucijai, kompetentinga sienos apsaugos institucija nedelsdama ištrina bet kuriomis kitomis tinkamomis priemonėmis gautus API duomenis.

Sėkmingai išsprendus techninių galimybių nebuvimo problemą, atitinkamas oro vežėjas 36 straipsnyje nurodytai nacionalinei API priežiūros institucijai nedelsdamas pateikia ataskaitą, kurioje pateikiama visa būtina informacija apie techninių galimybių nebuvimo problemą, įskaitant tų techninių galimybių nebuvimo priežastis, mastą ir pasekmes, taip pat priemones, kurių imtasi šiai problemai spręsti.

4 SKYRIUS

SPECIALIOSIOS NUOSTATOS DĖL ASMENS DUOMENŲ APSAUGOS IR SAUGUMO

17 straipsnis

Registracijos žurnalų tvarkymas

1. Oro vežėjai sukuria visų su API duomenimis susijusių duomenų tvarkymo operacijų pagal šį reglamentą, vykdomų naudojant 5 straipsnio 2 dalyje nurodytas automatizuotas priemones, registracijos žurnalus. Tuose registracijos žurnaluose nurodoma API duomenų perdavimo data, laikas ir vieta. Į tuos registracijos žurnalus neįtraukiami jokie asmens duomenys, išskyrus informaciją, būtiną atitinkamo oro vežėjo darbuotojo tapatybei nustatyti.

2. eu-LISA registracijos žurnaluose registruoja visas duomenų tvarkymo operacijas, susijusias su API duomenų perdavimu ir persiuntimu maršruto parinktuvu pagal šį reglamentą. Tuose registracijos žurnaluose registruojama:

a) oro vežėjas, kuris API duomenis perdavė į maršruto parinktuvą;

b) kompetentingos sienos apsaugos institucijos, kurioms maršruto parinktuvu buvo persiųsti API duomenys;

c) a ir b punktuose nurodyto perdavimo ar persiuntimo data bei laikas ir to perdavimo ar persiuntimo vieta;

d) visi eu-LISA darbuotojų prieigos, būtinos maršruto parinktuvo techninei priežiūrai, nurodytai 26 straipsnio 3 dalyje, atvejai;

e) visa kita informacija, susijusi su tomis duomenų tvarkymo operacijomis, būtina API duomenų saugumui bei vientisumui ir tų tvarkymo operacijų teisėtumui stebėti.

Į tuos registracijos žurnalus neįtraukiami jokie asmens duomenys, išskyrus pirmos pastraipos d punkte nurodytą informaciją, būtiną atitinkamo eu-LISA darbuotojo tapatybei nustatyti.

3. Šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodyti registracijos žurnalai naudojami tik siekiant užtikrinti API duomenų saugumą bei vientisumą ir jų tvarkymo teisėtumą, visų pirma kiek tai susiję su šiame reglamente nustatytų reikalavimų laikymusi, įskaitant procedūras dėl sankcijų už tų reikalavimų pažeidimus pagal 36 ir 37 straipsnius.

4. Oro vežėjai ir eu-LISA imasi tinkamų priemonių, kad apsaugotų registracijos žurnalus, kuriuos jie sukūrė atitinkamai pagal 1 ir 2 dalis, nuo neteisėtos prieigos ir kitų rūšių saugumo rizikos.

5. 36 straipsnyje nurodyta nacionalinė API priežiūros institucija ir kompetentingos sienų apsaugos institucijos turi turėti prieigą prie atitinkamų šio straipsnio 1 dalyje nurodytų registracijos žurnalų, kai tai būtina šio straipsnio 3 dalyje nurodytais tikslais.

6. Oro vežėjai ir eu-LISA saugo registracijos žurnalus, kuriuos jie sukūrė atitinkamai pagal 1 ir 2 dalis, vienus metus nuo tų registracijos žurnalų sukūrimo. Pasibaigus tam laikotarpiui, jie tuos registracijos žurnalus nedelsdami visam laikui ištrina.

Tačiau jei tie registracijos žurnalai reikalingi procedūroms, skirtoms API duomenų saugumui ir vientisumui arba tvarkymo operacijų teisėtumui stebėti arba užtikrinti, kaip nurodyta 3 dalyje, ir tos procedūros jau yra pradėtos pasibaigus šios dalies pirmoje pastraipoje nurodytam laikotarpiui, eu-LISA ir oro vežėjai saugo tuos žurnalus tiek, kiek būtina toms procedūroms atlikti. Tokiu atveju jie nedelsdami ištrina tuos registracijos žurnalus, kai jie nebėra būtini toms procedūroms atlikti.

18 straipsnis

Atsakomybė už duomenų apsaugą

1. Oro vežėjai yra duomenų valdytojai, kaip tai suprantama Reglamento (ES) 2016/679 4 straipsnio 7 punkte, galintys tvarkyti API duomenis, kurie yra asmens duomenys, kiek tai susiję su tokių duomenų rinkimu ir jų perdavimu į maršruto parinktuvą pagal šį reglamentą.

2. Kiekviena valstybė narė pagal šį straipsnį paskiria kompetentingą instituciją vykdyti duomenų valdytojo funkcijas. Valstybės narės apie tas institucijas praneša Komisijai, eu-LISA ir kitoms valstybėms narėms.

Asmens duomenų tvarkymo maršruto parinktuve tikslu visos valstybių narių paskirtos kompetentingos institucijos yra bendros duomenų valdytojos pagal Reglamento (ES) 2016/679 26 straipsnį.

3. eu-LISA yra duomenų tvarkytoja, kaip tai suprantama Reglamento (ES) 2018/1725 3 straipsnio 12 punkte API duomenų, kurie yra asmens duomenys, tvarkymo pagal šį reglamentą tikslais naudojant maršruto parinktuvą, įskaitant duomenų persiuntimą iš maršruto parinktuvo kompetentingoms sienų apsaugos institucijoms ir tų duomenų saugojimą maršruto parinktuve dėl techninių priežasčių. eu-LISA užtikrina, kad maršruto parinktuvas būtų eksploatuojamas pagal šį reglamentą.

4. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma atitinkama bendrų duomenų valdytojų atsakomybė ir atitinkamos bendrų duomenų valdytojų ir duomenų tvarkytojo pareigos. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 43 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

19 straipsnis

Informacija keleiviams

Pagal Reglamento (ES) 2016/679 13 straipsnį oro vežėjai keleiviams skrydžių, kuriems taikomas šis reglamentas, atveju teikia informaciją apie asmens duomenų rinkimo tikslą, surinktų duomenų rūšį, asmens duomenų gavėjus ir būdus, kuriais jie gali naudotis savo, kaip duomenų subjektų, teisėmis.

Ta informacija keleiviams pateikiama raštu ir lengvai prieinamu formatu užsakymo ir registracijos metu, neatsižvelgiant į tai, kokiomis priemonėmis asmens duomenys renkami vykdant registraciją pagal 5 straipsnį.

20 straipsnis

Saugumas

1. eu-LISA užtikrina API duomenų, visų pirma API duomenų, kurie yra asmens duomenys, kuriuos ji tvarko pagal šį reglamentą, saugumą ir šifravimą. Kompetentingos sienos apsaugos institucijos ir oro vežėjai užtikrina jų pagal šį reglamentą tvarkomų API duomenų, visų pirma API duomenų, kurie yra asmens duomenys, saugumą. eu-LISA, kompetentingos sienos apsaugos institucijos ir oro vežėjai, laikydamiesi savo atitinkamų pareigų ir Sąjungos teisės, bendradarbiauja tarpusavyje, kad užtikrintų tokį saugumą.

2. eu-LISA imasi priemonių, būtinų užtikrinti maršruto parinktuvo ir API duomenų, visų pirma API duomenų, kurie yra asmens duomenys, perduodamų maršruto parinktuvu, saugumą, be kita ko, sudarydama, įgyvendindama ir reguliariai atnaujindama saugumo planą, veiklos tęstinumo planą ir veiklos atkūrimo po ekstremaliųjų įvykių planą, kad:

a) fiziškai apsaugotų maršruto parinktuvą, be kita ko, parengdama nenumatytų atvejų planus, skirtus svarbiausiems jo komponentams apsaugoti;

b) užkirstų kelią bet kokiam neleistinam API duomenų tvarkymui, įskaitant bet kokią neteisėtą prieigą prie jų ir jų kopijavimą, keitimą ar ištrynimą, tiek API duomenų perdavimo į maršruto parinktuvą ir iš jo metu, tiek bet kokio API duomenų saugojimo maršruto parinktuve metu, kai to reikia perdavimui užbaigti, visų pirma taikydama tinkamus šifravimo metodus;

c) užtikrintų, kad asmenys, kuriems suteikta prieiga prie maršruto parinktuvo, turėtų prieigą tik prie tų duomenų, kuriems taikomas jų prieigos leidimas;

d) užtikrintų, kad būtų galima patikrinti ir nustatyti, kurioms kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms API duomenys persiunčiami maršruto parinktuvu;

e) tinkamai praneštų savo Valdančiajai valdybai apie visus maršruto parinktuvo veikimo trūkumus;

f) stebėtų pagal šį straipsnį ir Reglamentą (ES) 2018/1725 reikalaujamų saugumo priemonių rezultatyvumą ir prireikus tas saugumo priemones vertintų bei atnaujintų atsižvelgdama į technologinius ar veiklos pokyčius.

Šios dalies pirmoje pastraipoje nurodytomis priemonėmis nedaromas poveikis Reglamento (ES) 2016/679 32 straipsniui ar Reglamento (ES) 2018/1725 33 straipsniui.

21 straipsnis

Savikontrolė

Oro vežėjai ir kompetentingos sienos apsaugos institucijos stebi, ar jie vykdo savo atitinkamas pareigas pagal šį reglamentą, visų pirma kiek tai susiję su API duomenų, kurie yra asmens duomenys, tvarkymu. Oro vežėjų atveju vykdant stebėseną dažnai tikrinami 17 straipsnio 1 dalyje nurodyti registracijos žurnalai.

22 straipsnis

Asmens duomenų apsaugos auditai

1. Reglamento (ES) 2016/679 51 straipsnyje nurodytos nepriklausomos priežiūros institucijos bent kartą per ketverius metus atlieka kompetentingų sienos apsaugos institucijų šio reglamento tikslais vykdomų API duomenų, kurie yra asmens duomenys, tvarkymo operacijų auditą. Valstybės narės užtikrina, kad jų nepriklausomos priežiūros institucijos turėtų pakankamai išteklių ir ekspertinių žinių šiuo reglamentu joms patikėtoms užduotims atlikti.

2. Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnas pagal atitinkamus tarptautinius audito standartus bent kartą per metus atlieka API duomenų, kurie yra asmens duomenys, tvarkymo operacijų, kurias šio reglamento tikslais atlieka eu-LISA, auditą. To audito ataskaita siunčiama Europos Parlamentui, Tarybai, Komisijai, valstybėms narėms ir eu-LISA. eu-LISA suteikiama galimybė pateikti pastabas prieš patvirtinant ataskaitas.

3. Kiek tai susiję su šio straipsnio 2 dalyje nurodytomis duomenų tvarkymo operacijomis, gavusi prašymą, eu-LISA teikia Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno prašomą informaciją, suteikia Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnui prieigą prie visų prašomų dokumentų ir 17 straipsnio 2 dalyje nurodytų registracijos žurnalų ir leidžia Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnui bet kuriuo metu patekti į visas eu-LISA patalpas.

5 SKYRIUS

SU MARŠRUTO PARINKTUVU SUSIJUSIOS NUOSTATOS

23 straipsnis

Kompetentingų sienos apsaugos institucijų jungtys su maršruto parinktuvu

1. Valstybės narės užtikrina, kad jų kompetentingos sienos apsaugos institucijos būtų prijungtos prie maršruto parinktuvo. Jos užtikrina, kad kompetentingų sienos apsaugos institucijų sistemos ir infrastruktūra, skirtos pagal šį reglamentą perduotiems API duomenims priimti ir toliau tvarkyti, būtų integruotos su maršruto parinktuvu.

Valstybės narės užtikrina, kad jungtis su maršruto parinktuvu ir integracija su juo sudarytų sąlygas jų kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms teisėtai, saugiai, veiksmingai ir greitai gauti ir toliau tvarkyti API duomenis, taip pat keistis visais su jais susijusiais pranešimais.

2. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos būtinos išsamios taisyklės dėl šio straipsnio 1 dalyje nurodytų jungčių ir integracijos su maršruto parinktuvu, įskaitant taisykles dėl duomenų saugumo reikalavimų. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 43 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

24 straipsnis

Oro vežėjų jungtys su maršruto parinktuvu

1. Oro vežėjai užtikrina, kad jie būtų prijungti prie maršruto parinktuvo. Jie užtikrina, kad jų sistemos ir infrastruktūra, skirtos API duomenims perduoti pagal šį reglamentą, būtų integruotos su maršruto parinktuvu.

Oro vežėjai užtikrina, kad jungtis su maršruto parinktuvu ir integracija su juo sudarytų sąlygas jiems teisėtai, saugiai, veiksmingai ir greitai perduoti API duomenis, taip pat keistis visais su jais susijusiais pranešimais. Tuo tikslu oro vežėjai, bendradarbiaudami su eu-LISA, atlieka API duomenų perdavimo maršruto parinktuvui bandymus pagal 27 straipsnio 3 dalį.

2. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos būtinos išsamios taisyklės dėl šio straipsnio 1 dalyje nurodytų jungčių ir integracijos su maršruto parinktuvu, įskaitant taisykles dėl duomenų saugumo reikalavimų. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 43 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

25 straipsnis

eu-LISA užduotys, susijusios su maršruto parinktuvo projektavimu ir kūrimu

1. eu-LISA yra atsakinga už maršruto parinktuvo fizinės architektūros projektavimą, įskaitant techninių specifikacijų nustatymą.

2. eu-LISA yra atsakinga už maršruto parinktuvo kūrimą, įskaitant visus techninius pritaikymus, būtinus maršruto parinktuvui eksploatuoti.

Maršruto parinktuvo kūrimas apima techninių specifikacijų parengimą ir įgyvendinimą, bandymus ir bendrą projekto valdymą bei kūrimo etapo koordinavimą.

3. eu-LISA užtikrina, kad maršruto parinktuvas būtų suprojektuotas ir sukurtas taip, kad atliktų šiame reglamente nurodytas funkcijas ir kad jis pradėtų veikti kuo greičiau po to, kai Komisija priims šio reglamento 5 straipsnio 7 dalyje, 6 straipsnio 3 dalyje, 9 straipsnio 6 dalyje, 23 straipsnio 2 dalyje ir 24 straipsnio 2 dalyje numatytus įgyvendinimo ir deleguotuosius aktus ir bus atliktas poveikio duomenų apsaugai vertinimas pagal Reglamento (ES) 2016/679 35 straipsnį.

4. eu-LISA kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms, kitoms atitinkamoms valstybių narių institucijoms ir oro vežėjams pateikia atitikties bandymo rinkinį. Atitikties bandymo rinkinį sudaro bandymo aplinka, imitatorius, bandymo duomenų rinkiniai ir bandymo planas. Atitikties bandymo rinkinys turi būti toks, kad būtų galima atlikti išsamų maršruto parinktuvo bandymą, nurodytą 5 dalyje, ir jis turi likti prieinamas užbaigus tą bandymą.

5. Jei eu-LISA mano, kad kūrimo etapas yra užbaigtas, ji nepagrįstai nedelsdama, bendradarbiaudama su kompetentingomis sienos apsaugos institucijomis ir kitomis atitinkamomis valstybių narių institucijomis bei oro vežėjais, atlieka išsamų maršruto parinktuvo bandymą ir informuoja Komisiją apie to bandymo rezultatus.

26 straipsnis

eu-LISA užduotys, susijusios su maršruto parinktuvo priegloba ir techniniu valdymu

1. eu-LISA užtikrina maršruto parinktuvo prieglobą savo techninėse stotyse.

2. eu-LISA yra atsakinga už maršruto parinktuvo techninį valdymą, įskaitant jo techninę priežiūrą ir techninius patobulinimus, taip, kad būtų užtikrinama, jog API duomenys būtų saugiai, veiksmingai ir greitai persiunčiami maršruto parinktuvu, laikantis šio reglamento.

Maršruto parinktuvo techninis valdymas apima visų užduočių vykdymą ir visų techninių sprendinių, būtinų tinkamam maršruto parinktuvo veikimui pagal šį reglamentą, nenutrūkstamą vykdymą 24 valandas per parą ir 7 dienas per savaitę. Jis apima techninės priežiūros darbus ir techninius patobulinimus, būtinus siekiant užtikrinti, kad maršruto parinktuvo veikimas būtų pakankamai geros techninės kokybės, visų pirma kiek tai susiję su API duomenų prieinamumu, tikslumu ir persiuntimo patikimumu, laikantis techninių specifikacijų ir kuo labiau atsižvelgiant į kompetentingų sienos apsaugos institucijų ir oro vežėjų veiklos poreikius.

3. eu-LISA darbuotojai neturi prieigos prie jokių maršruto parinktuvu persiunčiamų API duomenų. Tačiau tuo draudimu neužkertamas kelias eu-LISA darbuotojams gauti tokią prieigą, jei tai tikrai būtina maršruto parinktuvo techninei priežiūrai ir techniniam valdymui.

4. Nedarant poveikio šio straipsnio 3 daliai ir Europos Sąjungos pareigūnų tarnybos nuostatų, nustatytų Tarybos reglamente (EEB, Euratomas, EAPB) Nr. 259/68 ([28]), 17 straipsniui, visiems savo darbuotojams, kurie turi dirbti su maršruto parinktuvu persiunčiamais API duomenimis, eu-LISA taiko tinkamas profesinės paslapties taisykles arba kitas lygiavertes taisykles, kuriomis reglamentuojami konfidencialumo įsipareigojimai. Ši pareiga taikoma ir tokiems darbuotojams išėjus iš tarnybos ar darbo arba nutraukus savo veiklą.

27 straipsnis

eu-LISA pagalbinės užduotys, susijusios su maršruto parinktuvu

1. Kompetentingų sienos apsaugos institucijų, kitų atitinkamų valstybių narių institucijų arba oro vežėjų prašymu eu-LISA jiems rengia mokymus apie maršruto parinktuvo techninį naudojimą ir apie jų prijungimą prie maršruto parinktuvo bei integraciją prie jo.

2. eu-LISA kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms teikia paramą, susijusią su API duomenų gavimu maršruto parinktuvu pagal šį reglamentą, visų pirma, kiek tai susiję su 14 ir 23 straipsnių taikymu.

3. Pagal 24 straipsnio 1 dalį ir pasitelkdama 25 straipsnio 4 dalyje nurodytą atitikties bandymą, eu-LISA, bendradarbiaudama su oro vežėjais, atlieka API duomenų perdavimo maršruto parinktuvui bandymus.

([28]) OL L 56, 1968 3 4, p. 1.

6 SKYRIUS

VALDYMAS

28 straipsnis

Programos valdyba

1. Ne vėliau kaip 2025 m. sausio 28 d. eu-LISA Valdančioji taryba įsteigia programos valdybą. Ją sudaro 10 narių:

a) septyni nariai, kuriuos eu-LISA Valdančioji taryba skiria iš savo narių arba pakaitinių narių;

b) 29 straipsnyje nurodytos API-PNR patariamosios grupės pirmininkas;

c) vienas eu-LISA vykdomojo direktoriaus paskirtas darbuotojas ir

d) vienas Komisijos paskirtas narys.

Kiek tai susiję su a punktu, eu-LISA Valdančiosios tarybos paskirti nariai renkami tik iš jos narių arba pakaitinių narių iš tų valstybių narių, kurioms taikomas šis reglamentas.

2. Programos valdyba parengia savo darbo tvarkos taisyklių, kurias turi priimti eu-LISA Valdančioji taryba, projektą.

Pirmininkauja valstybė narė, kuri yra programos valdybos narė.

3. Programos valdyba prižiūri veiksmingą eu-LISA užduočių, susijusių su maršruto parinktuvo projektavimu ir kūrimu, vykdymą pagal 25 straipsnį,.

Programos valdybos prašymu eu-LISA pateikia išsamią ir atnaujintą informaciją apie maršruto parinktuvo projektavimą ir kūrimą, įskaitant informaciją apie išteklius, kuriuos skyrė eu-LISA.

4. Programos valdyba reguliariai, bent tris kartus per ketvirtį, eu-LISA Valdančiajai tarybai teikia rašytines maršruto parinktuvo projektavimo ir kūrimo pažangos ataskaitas.

5. Programos valdyba neturi teisės priimti sprendimų ir neturi jokių įgaliojimų atstovauti eu-LISA Valdančiajai tarybai ar jos nariams.

6. Programos valdyba nustoja veikti ne vėliau kaip 46 straipsnio antroje pastraipoje nurodytą šio reglamento taikymo pradžios dieną.

29 straipsnis

API-PNR patariamoji grupė

1. Nuo 2025 m. sausio 28 d. pagal Reglamento (ES) 2018/1726 27 straipsnio 1 dalies de punktą įsteigta API-PNR patariamoji grupė teikia eu-LISA Valdančiajai tarybai būtinas ekspertines žinias, susijusias su API-PNR, visų pirma rengiant jos metinę darbo programą ir metinę veiklos ataskaitą.

2. Kai įmanoma, eu-LISA pateikia API-PNR patariamajai grupei 25 straipsnio 1, 2 ir 4 dalyse nurodytų techninių specifikacijų ir atitikties bandymų rinkinių versijas, net ir tarpines versijas.

3. API-PNR patariamoji grupė atlieka šias funkcijas:

a) teikia ekspertines žinias eu-LISA ir programos valdybai maršruto parinktuvo projektavimo ir kūrimo klausimais pagal 25 straipsnį;

b) teikia eu-LISA ekspertines žinias maršruto parinktuvo prieglobos ir techninio valdymo klausimais pagal 26 straipsnį;

c) programos valdybai paprašius, pateikia jai nuomonę apie maršruto parinktuvo projektavimo ir kūrimo pažangą, įskaitant 2 dalyje nurodytų techninių specifikacijų ir atitikties bandymų rinkinių pažangą.

4. API-PNR patariamoji grupė neturi teisės priimti sprendimų ir neturi jokių įgaliojimų atstovauti eu-LISA Valdančiajai tarybai ar jos nariams.

30 straipsnis

API-PNR kontaktinė grupė

1. Ne vėliau kaip 46 straipsnio antroje pastraipoje nurodytą šio reglamento taikymo pradžios dieną eu-LISA Valdančioji taryba įsteigia API-PNR kontaktinę grupę.

2. API-PNR kontaktinė grupė sudaro sąlygas atitinkamoms valstybių narių institucijoms ir oro vežėjams komunikuoti techniniais klausimais, susijusiais su jų atitinkamomis užduotimis ir pareigomis pagal šį reglamentą.

3. API-PNR kontaktinę grupę sudaro valstybių narių atitinkamų institucijų ir oro vežėjų atstovai, API-PNR patariamosios grupės pirmininkas ir eu-LISA ekspertai.

4. Gavusi API-PNR patariamosios grupės nuomonę, eu-LISA Valdančioji taryba nustato API-PNR kontaktinės grupės darbo tvarkos taisykles.

5. Kai manoma, kad tai būtina, eu-LISA Valdančioji taryba taip pat gali įsteigti API-PNR kontaktinės grupės pogrupius konkretiems techniniams klausimams, susijusiems su atitinkamomis valstybių narių atitinkamų institucijų ir oro vežėjų užduotimis ir pareigomis pagal šį reglamentą, aptarti.

6. API-PNR kontaktinė grupė, įskaitant jo pogrupius, neturi teisės priimti sprendimų ir neturi jokių įgaliojimų atstovauti eu-LISA Valdančiajai tarybai ar jos nariams.

31 straipsnis

API ekspertų grupė

1. Ne vėliau kaip 46 straipsnio antroje pastraipoje nurodytą šio reglamento taikymo pradžios dieną Komisija įsteigia API ekspertų grupę pagal Komisijos ekspertų grupių kūrimo ir veiklos horizontaliąsias taisykles.

2. API ekspertų grupė sudaro sąlygas atitinkamoms valstybių narių institucijoms komunikuoti tarpusavyje, taip pat komunikuoti tarp atitinkamų valstybių narių institucijų ir oro vežėjų politikos klausimais, susijusiais su jų atitinkamomis užduotimis ir pareigomis pagal šį reglamentą, įskaitant kiek tai susiję su 37 straipsnyje nurodytomis sankcijomis.

3. Ekspertų grupei pirmininkauja Komisija ir ji sudaroma laikantis Komisijos ekspertų grupių kūrimo ir veikimo horizontaliųjų taisyklių. Ją sudaro valstybių narių atitinkamų institucijų atstovai, oro vežėjų atstovai ir eu-LISA ekspertai. Kai tai svarbu jos užduotims vykdyti, API ekspertų grupė gali pakviesti atitinkamus suinteresuotuosius subjektus, visų pirma Europos Parlamento, Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno tarnybos ir nepriklausomų nacionalinių priežiūros institucijų atstovus, dalyvauti jos darbe.

4. API ekspertų grupė savo užduotis vykdo laikydamasi skaidrumo principo. Komisija savo interneto svetainėje skelbia API ekspertų grupės posėdžių protokolus ir kitus atitinkamus dokumentus.

32 straipsnis

eu-LISA, Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno, nacionalinių priežiūros institucijų ir valstybių narių patirtos išlaidos

1. eu-LISA patirtos išlaidos, susijusios su maršruto parinktuvo sukūrimu ir eksploatavimu pagal šį reglamentą, padengiamos iš Sąjungos bendrojo biudžeto.

2. Valstybių narių patirtos išlaidos, susijusios su šio reglamento įgyvendinimu, visų pirma jų jungtimi ir integracija su 23 straipsnyje nurodytu maršruto parinktuvu, remiamos iš Sąjungos bendrojo biudžeto, laikantis taikytinuose Sąjungos teisės aktuose nustatytų tinkamumo finansuoti taisyklių ir bendro finansavimo normų.

3. Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno patirtos išlaidos, susijusios su pagal šį reglamentą jam pavestomis užduotimis, padengiamos iš Sąjungos bendrojo biudžeto.

4. Nepriklausomų nacionalinės priežiūros institucijų patirtas išlaidas, susijusias su pagal šį reglamentą joms pavestomis užduotimis, padengia valstybės narės.

33 straipsnis

Su maršruto parinktuvu susijusi atsakomybė

Jeigu dėl to, kad valstybė narė arba oro vežėjas nevykdo savo pareigų pagal šį reglamentą, padaroma žala maršruto parinktuvui, ta valstybė narė arba oro vežėjas yra atsakingi už tokią žalą, kaip numatyta taikytinoje Sąjungos arba nacionalinėje teisėje, nebent ir tiek, kiek įrodyta, kad eu-LISA, kita valstybė narė ar kitas oro vežėjas nesiėmė pagrįstų priemonių, kad užkirstų kelią žalai atsirasti arba kuo labiau sumažintų jos poveikį.

34 straipsnis

Maršruto parinktuvo eksploatavimo pradžia

Komisija nepagrįstai nedelsdama nustato datą, nuo kurios maršruto parinktuvas pradeda veikti, priimdama įgyvendinimo aktą, kai eu-LISA informuoja Komisiją apie sėkmingą išsamaus maršruto parinktuvo bandymo, nurodyto 25 straipsnio 5 dalyje, užbaigimą. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 43 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Komisija nustato pirmoje pastraipoje nurodytą datą, kuri turi būti ne vėlesnė kaip 30 dienų nuo to įgyvendinimo akto priėmimo dienos.

35 straipsnis

Savanoriškas maršruto parinktuvo naudojimas taikant Direktyvą 2004/82/EB

1. Oro vežėjai turi teisę naudoti maršruto parinktuvą Direktyvos 2004/82/EB 3 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytai informacijai persiųsti vienai ar daugiau joje nurodytų atsakingų institucijų pagal tą direktyvą, jei atitinkama valstybė narė sutinka su tokiu naudojimu, nuo atitinkamos tos valstybės narės nustatytos datos. Ta valstybė narė duoda sutikimą tik nustačiusi, kad informaciją, visų pirma kiek tai susiję su jos pačios atsakingų institucijų jungtimi su maršruto parinktuvu ir atitinkamo oro vežėjo jungtimi, galima persiųsti teisėtai, saugiai, veiksmingai ir greitai.

2. Jeigu oro vežėjas pradeda naudoti maršruto parinktuvą pagal šio straipsnio 1 dalį, jis ir toliau naudoja maršruto parinktuvą, kad persiųstų tokią informaciją atitinkamos valstybės narės atsakingoms institucijoms, iki 46 straipsnio antroje pastraipoje nurodytos šio reglamento taikymo pradžios datos. Tačiau toks naudojimas nutraukiamas nuo atitinkamos tos valstybės narės nustatytos dienos, jei ta valstybė narė mano, kad yra objektyvių priežasčių, dėl kurių reikia jį nutraukti, ir apie tai atitinkamai informavo oro vežėją.

3. Atitinkama valstybė narė:

a) konsultuojasi su eu-LISA prieš sutikdama dėl savanoriško maršruto parinktuvo naudojimo pagal 1 dalį;

b) suteikia atitinkamam oro vežėjui galimybę pateikti pastabas dėl jo ketinimo nutraukti tokį naudojimą pagal 2 dalį, išskyrus tinkamai pagrįstos skubos atvejus, ir, kai aktualu, dėl to taip pat konsultuojasi su eu-LISA;

c) nedelsdama informuoja eu-LISA ir Komisiją apie bet kokį tokį naudojimą, kuriam ji davė sutikimą, ir apie tokio naudojimo nutraukimą, pateikdama visą būtiną informaciją, įskaitant naudojimo pradžios datą, nutraukimo datą ir nutraukimo priežastis, kai taikytina.

7 SKYRIUS

PRIEŽIŪRA, SANKCIJOS, STATISTIKA IR VADOVAS

36 straipsnis

Nacionalinė API priežiūros institucija

1. Valstybės narės paskiria vieną ar daugiau nacionalinių API priežiūros institucijų, atsakingų už stebėseną, kaip oro vežėjai jų teritorijoje taiko šio reglamento nuostatas, ir užtikrinimą, kad tų nuostatų būtų laikomasi.

2. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinės API priežiūros institucijos turėtų visas būtinas priemones ir visus būtinus tyrimo ir vykdymo užtikrinimo įgaliojimus, kad galėtų vykdyti savo užduotis pagal šį reglamentą, be kita ko, atitinkamais atvejais skirdamos 37 straipsnyje nurodytas sankcijas. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinei API priežiūros institucijai suteiktais įgaliojimais būtų naudojamasi taikant tinkamas apsaugos priemones, atitinkančias pagal Sąjungos teisę garantuojamas pagrindines teises.

3. Ne vėliau kaip 46 straipsnio antroje pastraipoje nurodytą šio reglamento taikymo pradžios dieną valstybės narės praneša Komisijai institucijų, kurias jos paskyrė pagal šio straipsnio 1 dalį, pavadinimus bei kontaktinius duomenis. Jos nedelsdamos praneša Komisijai apie visus vėlesnius jų pokyčius ar dalinius pakeitimus.

4. Šiuo straipsniu nedaromas poveikis Reglamento (ES) 2016/679 51 straipsnyje nurodytų priežiūros institucijų įgaliojimams.

37 straipsnis

Sankcijos

1. Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus šį reglamentą, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų įgyvendinamos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos.

2. Valstybės narės ne vėliau kaip 46 straipsnio antroje pastraipoje nurodytą šio reglamento taikymo pradžios dieną praneša Komisijai apie tas taisykles ir priemones ir nedelsdamos ją informuoja apie visus vėlesnius joms įtakos turinčius pakeitimus.

3. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinės API priežiūros institucijos, spręsdamos, ar skirti sankciją, ir nustatydamos sankcijos rūšį bei lygį, atsižvelgtų į svarbias aplinkybes, kurios gali apimti:

a) pažeidimo pobūdį, sunkumą ir trukmę;

b) oro vežėjo kaltės laipsnį;

c) ankstesnius oro vežėjo padarytus pažeidimus;

d) bendrą oro vežėjo bendradarbiavimo su kompetentingomis institucijomis lygį;

e) oro vežėjo dydį, pvz., metinį vežamų keleivių skaičių;

f) tai, ar kitos nacionalinės API priežiūros institucijos už tą patį pažeidimą jau taikė ankstesnes sankcijas tam pačiam oro vežėjui.

4. Valstybės narės užtikrina, kad už pasikartojantį API duomenų neperdavimą pagal 6 straipsnio 1 dalį būtų taikomos proporcingos finansinės sankcijos, sudarančios iki 2 % oro vežėjo ankstesnių finansinių metų pasaulinės apyvartos. Valstybės narės užtikrina, kad už kitų šiame reglamente nustatytų pareigų nesilaikymą būtų taikomos proporcingos sankcijos, įskaitant finansines sankcijas.

38 straipsnis

Statistiniai duomenys

1. Siekdama remti šio reglamento įgyvendinimą bei jo taikymo stebėseną ir remdamasi 5 dalyje nurodyta statistine informacija, eu-LISA kas ketvirtį skelbia statistinius duomenis apie maršruto parinktuvo veikimą ir apie tai, kaip oro vežėjai vykdo šiame reglamente nustatytas pareigas. Tie statistiniai duomenys nesuteikia galimybės nustatyti asmenų tapatybę.

2. 1 dalyje nustatytais tikslais maršruto parinktuvas automatiškai persiunčia 5 dalyje išvardytus duomenis į CASS.

3. Siekdama remti šio reglamento įgyvendinimą ir jo taikymo stebėseną, kiekvienais metais eu-LISA pateikia statistinius duomenis prieš tai ėjusių metų metinėje ataskaitoje. Ji paskelbia tą metinę ataskaitą ir persiunčia ją Europos Parlamentui, Tarybai, Komisijai, Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnui, Europos sienų ir pakrančių apsaugos agentūrai ir 36 straipsnyje nurodytoms nacionalinėms API priežiūros institucijoms. Metinėje ataskaitoje neatskleidžiami konfidencialūs darbo metodai ir nekeliamas pavojus valstybių narių kompetentingų institucijų vykdomiems tyrimams.

4. Komisijos prašymu eu-LISA teikia jai statistinius duomenis, susijusius su konkrečiais šio reglamento įgyvendinimo aspektais, taip pat statistinius duomenis pagal 3 dalį.

5. CASS teikia eu-LISA toliau nurodytą statistinę informaciją, būtiną 45 straipsnyje nurodytų ataskaitų teikimo ir statistikos rengimo pagal šį straipsnį tikslais, tačiau iš tokių statistinių duomenų apie API duomenis neturi būti galima nustatyti atitinkamų keleivių tapatybės:

a) keleivio nario pilietybę, lytį ir gimimo metus;

b) įlaipinimo datą ir pradinę įlaipinimo vietą, išvykimo datą ir oro uostą ir atvykimo datą ir oro uostą;

c) kelionės dokumento rūšį, kelionės dokumentą išdavusios šalies trijų raidžių kodą ir jo galiojimo pabaigos datą;

d) tam pačiam skrydžiui užsiregistravusių keleivių skaičių;

e) skrydį vykdančio oro vežėjo kodą;

f) ar skrydis yra reguliarusis, ar nereguliarusis;

g) ar API duomenys buvo perduoti iš karto po įlaipinimo vartų uždarymo;

h) ar keleivio asmens duomenys yra tikslūs, išsamūs ir atnaujinti;

i) API duomenims užfiksuoti naudojamas technines priemones.

6. 45 straipsnyje nurodytų ataskaitų teikimo ir statistinių duomenų rengimo pagal šį straipsnį tikslais eu-LISA šio straipsnio 5 dalyje nurodytus duomenis saugo CASS. Ji tuos duomenis saugo penkerius metus pagal 2 dalį užtikrindama, kad iš tų duomenų nebūtų galima nustatyti atitinkamų keleivių tapatybės. Šio reglamento įgyvendinimo ir jo taikymo stebėsenos tikslais CASS teikia tinkamai įgaliotiems kompetentingų sienos apsaugos institucijų darbuotojams ir kitoms atitinkamoms valstybių narių institucijoms individualiems poreikiams pritaikytas ataskaitas ir statistinius duomenis apie šio straipsnio 5 dalyje nurodytus API duomenis.

7. Šio straipsnio 5 dalyje nurodytų duomenų naudojimas nelemia asmenų profiliavimo, kaip nurodyta Reglamento (ES) 2016/679 22 straipsnyje, ar asmenų diskriminacijos Chartijos 21 straipsnyje išvardytais pagrindais. Šio straipsnio 5 dalyje nurodyti duomenys nenaudojami siekiant juos palyginti, sutikrinti ar suderinti su asmens duomenimis.

8. eu-LISA įdiegtos Reglamento (ES) 2019/817 39 straipsnio 2 dalyje nurodytos maršruto parinktuvo kūrimo ir veikimo stebėsenos procedūros apima galimybę reguliariai rengti statistinius duomenis siekiant užtikrinti tą stebėseną.

39 straipsnis

Praktinis vadovas

Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su kompetentingomis institucijomis ir kitomis atitinkamomis valstybių narių institucijomis, oro vežėjais ir atitinkamais Sąjungos organais ir agentūromis parengia ir viešai paskelbia praktinį vadovą, kuriame pateikiamos šio reglamento įgyvendinimo gairės, rekomendacijos ir geriausios praktikos pavyzdžiai, įskaitant dėl pagrindinių teisių ir sankcijų pagal 37 straipsnį.

Praktiniame vadove atsižvelgiama į kitus susijusius vadovus.

Komisija priima praktinį vadovą kaip rekomendaciją.

8 SKYRIUS

RYŠYS SU KITOMIS ESAMOMIS PRIEMONĖMIS

40 straipsnis

Direktyvos 2004/82/EB panaikinimas

Direktyva 2004/82/EB panaikinama nuo 46 straipsnio antroje pastraipoje nurodytos šio reglamento taikymo pradžios dienos.

41 straipsnis

Reglamento (ES) 2018/1726 daliniai pakeitimai

Reglamentas (ES) 2018/1726 iš dalies keičiamas taip:

1) įterpiamas šis straipsnis:

„*13a straipsnis*

Su maršruto parinktuvu susijusios užduotys

Kiek tai susiję su Europos Parlamento ir Tarybos reglamentais (ES) 2025/12 (*) ir (ES) 2025/13 (**), agentūra atlieka tais reglamentais jai pavestas su maršruto parinktuvu susijusias užduotis.

(*) 2024 m. gruodžio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2025/12 dėl išankstinės informacijos apie keleivius rinkimo ir perdavimo siekiant sustiprinti ir palengvinti išorės sienų kontrolę, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2018/1726 bei (ES) 2019/817 ir panaikinama Tarybos direktyva 2004/82/EB (OL L, 2025/12, 2025 1 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/12/oj).

(**) 2024 m. gruodžio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2025/13 dėl išankstinės informacijos apie keleivius rinkimo ir perdavimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/818 (OL L, 2025/13, 2025 1 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/13/oj).“;

2) 17 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Agentūros būstinė yra Taline (Estija).

1 straipsnio 4 ir 5 dalyse, 3–9, 11 ir 13a straipsniuose nurodytos su plėtojimu ir operacijų valdymu susijusios užduotys vykdomos techninėje stotyje Strasbūre (Prancūzija).

Atsarginė stotis, pajėgi užtikrinti didelės apimties IT sistemos veikimą tokios sistemos gedimo atveju, įrengiama Pongau Sankt Johane (Austrija).“;

3) 19 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama taip:

a) įterpiamas šis punktas:

„eec) priima ataskaitas dėl pažangos, padarytos kuriant maršruto parinktuvą, kaip numatyta pagal Reglamento (ES) 2025/12 45 straipsnio 2 dalį;“

b) ff punkto vi papunktis pakeičiamas taip:

„vi) sąveikumo komponentų – pagal Reglamento (ES) 2019/817 78 straipsnio 3 dalį bei Reglamento (ES) 2019/818 74 straipsnio 3 dalį ir maršruto parinktuvo – pagal Reglamento (ES) 2024/982 80 straipsnio 5 dalį ir Reglamento (ES) 2025/12 45 straipsnio 5 dalį;“;

c) hh punktas pakeičiamas taip:

„hh) priima oficialias pastabas dėl Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno auditų ataskaitų pagal Reglamento (ES) 2018/1861 56 straipsnio 2 dalį, Reglamento (EB) Nr. 767/2008 42 straipsnio 2 dalį, Reglamento (ES) Nr. 603/2013 31 straipsnio 2 dalį, Reglamento (ES) 2017/2226 56 straipsnio 2 dalį, Reglamento (ES) 2018/1240 67 straipsnį, Reglamento (ES) 2019/816 29 straipsnio 2 dalį, reglamentų (ES) 2019/817 ir (ES) 2019/818 52 straipsnį, Reglamento (ES) 2024/982 58 straipsnio 1 dalį ir Reglamento (ES) 2025/12 22 straipsnio 3 dalį ir užtikrina, kad būtų imtasi tinkamų tolesnių veiksmų atsižvelgiant į tų auditų rezultatus;“;

4) 27 straipsnio 1 dalyje įterpiamas šis punktas:

„de) API-PNR patariamoji grupė.“.

42 straipsnis

Reglamento (ES) 2019/817 daliniai pakeitimai

Reglamento (ES) 2019/817 39 straipsnio 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

„1. Centrinė ataskaitų ir statistinių duomenų saugykla (CASS) sukuriama siekiant padėti įgyvendinti AIS, VIS, ETIAS ir SIS tikslus pagal atitinkamus tas sistemas reglamentuojančius teisės aktus bei politiniais, veiklos ir duomenų kokybės užtikrinimo tikslais teikti tarpsisteminius statistinius duomenis ir analitines ataskaitas. CASS taip pat remiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2025/12 (*) tikslai.

2. Agentūra eu-LISA sukuria ir savo techninėse stotyse įdiegia CASS, kurios prieglobą ji vykdo ir kurioje saugomi Reglamento (ES) 2017/2226 63 straipsnyje, Reglamento (EB) Nr. 767/2008 17 straipsnyje, Reglamento (ES) 2018/1240 84 straipsnyje, Reglamento (ES) 2018/1861 60 straipsnyje ir Reglamento (ES) 2018/1860 16 straipsnyje nurodyti pagal ES informacinę sistemą logiškai atskirti duomenys ir statistiniai duomenys iš Reglamento (ES) 2025/12* 38 straipsnio 1 dalyje nurodyto maršruto parinktuvo. Prieiga prie CASS suteikiama tik ataskaitų teikimo ir statistinių duomenų rinkimo tikslais institucijoms, nurodytoms Reglamento (ES) 2017/2226 63 straipsnyje, Reglamento (EB) Nr. 767/2008 17 straipsnyje, Reglamento (ES) 2018/1240 84 straipsnyje, Reglamento (ES) 2018/1861 60 straipsnyje ir Reglamento (ES) 2025/12* 45 straipsnio 2 dalyje, naudojant kontroliuojamą, saugią prieigą ir konkrečius naudotojų profilius.

(*) 2024 m. gruodžio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2025/12 dėl išankstinės informacijos apie keleivius rinkimo ir perdavimo siekiant sustiprinti ir palengvinti išorės sienų kontrolę, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2018/1726 bei (ES) 2019/817 ir panaikinama Tarybos direktyva 2004/82/EB (OL L, 2025/12, 2025 1 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/12/oj).“.

9 SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

43 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip tai suprantama Reglamente (ES) Nr. 182/2011.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

44 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.

2. 5 straipsnio 6 ir 7 dalyse, 6 straipsnio 3 dalyje ir 9 straipsnio 6 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2025 m. sausio 28 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

Jei Europos Parlamentas arba Taryba pagal šio straipsnio 6 dalį pareiškia prieštaravimus dėl pagal 5 straipsnio 6 dalį priimto deleguotojo akto, Europos Parlamentas arba Taryba negali prieštarauti šios dalies pirmoje pastraipoje nurodytam savaiminiam pratęsimui.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 5 straipsnio 7 dalyje, 6 straipsnio 3 dalyje ir 9 straipsnio 6 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais, vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 5 straipsnio 6 dalį ar 7 dalį, 6 straipsnio 3 dalį arba 9 straipsnio 6 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

45 straipsnis

Stebėsena ir vertinimas

1. eu-LISA užtikrina, kad būtų nustatytos procedūros maršruto parinktuvo kūrimui stebėti, atsižvelgiant į tikslus, susijusius su planavimu ir išlaidomis, ir maršruto parinktuvo veikimui stebėti, atsižvelgiant į tikslus, susijusius su techniniais rezultatais, išlaidų efektyvumu, saugumu ir paslaugų kokybe.

2. Ne vėliau kaip 2026 m. sausio 29 d., o vėliau – kasmet maršruto parinktuvo kūrimo etape eu-LISA parengia maršruto parinktuvo kūrimo padėties ataskaitą ir ją pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai. Ataskaitoje pateikiama išsami informacija apie patirtas išlaidas ir bet kokią riziką, kuri gali turėti įtakos bendroms išlaidoms, kurios pagal 32 straipsnį turi būti dengiamos iš Sąjungos bendrojo biudžeto.

3. Maršruto parinktuvui pradėjus veikti, eu-LISA parengia ir pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, kurioje išsamiai paaiškinama, kaip buvo pasiekti tikslai, visų pirma susiję su planavimu ir išlaidomis, ir pagrindžiami bet kokie nukrypimai.

4. Ne vėliau kaip 2029 m. sausio 29 d., o vėliau – kas ketverius metus Komisija parengia ataskaitą, kurioje pateikiamas bendras šio reglamento vertinimas, įskaitant API duomenų rinkimo būtinybę ir pridėtinę vertę, be kita ko, įvertinant:

a) šio reglamento taikymą;

b) kokiu mastu pasiekta šio reglamento tikslai;

c) šio reglamento poveikį pagrindinėms teisėms, saugomoms pagal Sąjungos teisę;

d) šio reglamento poveikį teisėtų keleivių kelionių patirčiai;

e) šio reglamento poveikį aviacijos sektoriaus konkurencingumui ir įmonėms tenkančią naštą;

f) duomenų, persiųstų iš maršruto parinktuvo kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms, kokybę;

g) maršruto parinktuvo veikimą kompetentingų sienos apsaugos institucijų atžvilgiu.

Pirmos pastraipos e punkto tikslais Komisijos ataskaitoje taip pat aptariama šio reglamento sąveika su kitais atitinkamais Sąjungos teisėkūros procedūra priimamais aktais, visų pirma reglamentais (EB) Nr. 767/2008, (ES) 2017/2226 ir (ES) 2018/1240, ir, siekiant įvertinti bendrą susijusių ataskaitų teikimo pareigų poveikį oro vežėjams, identifikuojamos nuostatos, kurios, kai tinkama, gali būti atnaujintos ir supaprastintos siekiant sumažinti oro vežėjams tenkančią naštą, ir apsvarstomi veiksmai ir priemonės, kurių būtų galima imtis siekiant sumažinti bendrą su sąnaudomis susijusį spaudimą oro vežėjams.

5. Komisija vertinimo ataskaitą pateikia Europos Parlamentui, Tarybai, Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnui ir Europos pagrindinių teisių agentūrai. Prireikus, atsižvelgdama į atliktą vertinimą, Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto siekiant iš dalies pakeisti šį reglamentą.

6. Gavę prašymą, valstybės narės ir oro vežėjai pateikia eu-LISA ir Komisijai informaciją, būtiną 2, 3 ir 4 dalyse nurodytoms ataskaitoms parengti, kaip antai duomenis, susijusius su Sąjungos informacinių sistemų ir nacionalinių duomenų bazių išankstinių patikrinimų, atliekamų prie išorės sienų naudojant API duomenis rezultatais. Visų pirma valstybės narės teikia kiekybinę ir kokybinę informaciją apie API duomenų rinkimą veiklos požiūriu. Ta pateikta informacija negali apimti asmens duomenų. Valstybės narės gali neteikti tokios informacijos, jei ir tiek, kiek būtina siekiant neatskleisti konfidencialių darbo metodų arba nepakenkti kompetentingų sienos apsaugos institucijų vykdomiems tyrimams. Komisija užtikrina, kad visa pateikta konfidenciali informacija būtų tinkamai apsaugota.

46 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas praėjus dvejiems metams nuo dienos, kurią maršruto parinktuvas pradeda veikti, kaip nustatyta Komisijos pagal 34 straipsnį.

Tačiau:

a) 5 straipsnio 7 ir 8 dalys, 6 straipsnio 3 dalis, 9 straipsnio 6 dalis, 13 straipsnio 4 dalis, 14 straipsnio 5 dalis, 18 straipsnio 4 dalis, 23 straipsnio 2 dalis, 24 straipsnio 2 dalis, 25, 28 ir 29 straipsniai, 32 straipsnio 1 dalis ir 34, 43 bei 44 straipsniai taikomi nuo 2025 m. sausio 28 d.;

b) 5 straipsnio 6 dalis, 12 ir 15 straipsniai, 17 straipsnio 1, 3 ir 4 dalys, 18 straipsnio 1, 2 ir 3 dalys ir 19, 20, 26, 27, 33 bei 35 straipsniai taikomi nuo Komisijos pagal 34 straipsnį nustatytos dienos, kurią pradeda veikti maršruto parinktuvas.

Šis reglamentas pagal Sutartis privalomas visas ir tiesiogiai taikomas valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2024 m. gruodžio 19 d.

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkė	*Pirmininkas*
R. METSOLA	BÓKA J.