Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2025/13

8.1.2025.

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2025/13

(2024. gada 19. decembris)

par iepriekšējas pasažieru informācijas vākšanu un nosūtīšanu teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem un ar ko groza Regulu (ES) 2019/818

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 82. panta 1. punkta d) apakšpunktu un 87. panta 2. punkta a) apakšpunktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

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

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ([2]),

tā kā:

(1) Smagās noziedzības un organizētās noziedzības pārrobežu dimensija un pastāvīgie teroristu uzbrukumu draudi Eiropas teritorijā liek rīkoties Savienības līmenī, lai pieņemtu atbilstīgus pasākumus ar mērķi garantēt drošību brīvības, drošības un tiesiskuma telpā bez iekšējām robežām. Informācija par pasažieriem, piemēram, pasažieru datu reģistrs (PDR) un jo īpaši iepriekšēja pasažieru informācija (IPI), ir ļoti būtiska, lai identificētu augsta riska pasažierus, tostarp pasažierus, par kuriem tiesībaizsardzības iestādes citādi nebūtu zinājušas, nolūkā apzināt saikni starp kriminālo grupu locekļiem un apkarot teroristu darbības.

(2) Lai gan ar Padomes Direktīvu 2004/82/EK ([3]) izveido tiesisko regulējumu tam, kā gaisa pārvadātāji vāc un nosūta IPI datus nolūkā uzlabot robežkontroli un apkarot nelegālo imigrāciju, tomēr tajā arī noteikts, ka dalībvalstis var izmantot IPI datus tiesībaizsardzības nolūkos. Taču tas vien, ka šāda iespēja tiek radīta, noved pie vairākiem trūkumiem un nepilnībām. Konkrēti – tas nozīmē, ka gaisa pārvadātāji sistemātiski nevāc un nenosūta IPI datus tiesībaizsardzības nolūkos. Iespēja izmantot IPI datus tiesībaizsardzības nolūkos nozīmē arī to, ka gadījumos, kad dalībvalstis izmanto minēto iespēju, gaisa pārvadātāji saskaras ar atšķirīgām valsts tiesību aktos noteiktām prasībām attiecībā uz to, kad un kā minētajos nolūkos vākt un nosūtīt IPI datus. Minētās atšķirības ne tikai rada nevajadzīgas izmaksas un sarežģījumus gaisa pārvadātājiem, bet arī kaitē Savienības iekšējai drošībai un efektīvai sadarbībai starp dalībvalstu kompetentajām tiesībaizsardzības iestādēm. Turklāt, ņemot vērā robežkontroles atvieglošanas un tiesībaizsardzības atšķirīgos nolūkus, ir lietderīgi izveidot atsevišķu tiesisko regulējumu IPI datu vākšanai un nosūtīšanai attiecībā uz katru no minētajiem nolūkiem.

(3) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2016/681 ([4]) ir paredzēti noteikumi par PDR datu izmantošanu teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem. Saskaņā ar minēto direktīvu dalībvalstīm jāpieņem vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu, ka gaisa pārvadātāji nosūta saskaņā ar minēto direktīvu izveidotajai valsts pasažieru informācijas nodaļai ("PIN") PDR datus, tostarp visus savāktos IPI datus, tādā apmērā, kādā tie šādus datus jau savākuši savas parastās uzņēmējdarbības gaitā. Tādējādi minētā direktīva nenodrošina IPI datu vākšanu un nosūtīšanu visos gadījumos, jo gaisa pārvadātājiem nav komerciāla iemesla vākt šādu datu pilnu kopumu. Ir svarīgi nodrošināt, ka Pasažieru informācijas nodaļas saņem IPI datus kopā ar PDR datiem, jo šādu datu kopīga apstrāde ir nepieciešama, lai dalībvalstu kompetentās iestādes varētu

([1]) OV C 228, 29.6.2023., 97. lpp.
([2]) Eiropas Parlamenta 2024. gada 25. aprīļa nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2024. gada 12. decembra lēmums.
([3]) Padomes Direktīva 2004/82/EK (2004. gada 29. aprīlis) par pārvadātāju pienākumu darīt zināmus datus par pasažieriem (OV L 261, 6.8.2004., 24. lpp.).
([4]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/681 (2016. gada 27. aprīlis) par pasažieru datu reģistra (PDR) datu izmantošanu teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem (OV L 119, 4.5.2016., 132. lpp.).

efektīvi novērst, atklāt un izmeklēt teroristu nodarījumus un smagus noziegumus un saukt pie atbildības par tiem. Proti, šāda datu kopīga apstrāde ļauj precīzi identificēt tos pasažierus, kuri minētajām iestādēm, iespējams, varētu būt rūpīgāk jāpārbauda saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem. Turklāt minētajā direktīvā nav sīkāk precizēts, kāda informācija ir IPI dati. Minēto iemeslu dēļ būtu jāparedz papildu noteikumi, saskaņā ar kuriem gaisa pārvadātājiem jāvāc un pēc tam jānosūta konkrēti definēta IPI datu kopa un kuros noteiktās prasības būtu jāpiemēro tiktāl, cik gaisa pārvadātājiem saskaņā ar minēto direktīvu ir pienākums vākt un nosūtīt PDR datus par to pašu lidojumu.

(4) Tādēļ ir jāievieš skaidri, saskaņoti un efektīvi Savienības līmeņa noteikumi par IPI datu vākšanu un nosūtīšanu teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem.

(5) Ņemot vērā ciešo saikni starp abiem tiesību aktiem, šī regula būtu jāsaprot kā tāda, kas papildina Direktīvā (ES) 2016/681 paredzētos noteikumus, kā tos interpretējusi Eiropas Savienības Tiesa (EST). Tāpēc IPI dati ir jāvāc un jānosūta vienīgi saskaņā ar šajā regulā izklāstītajām īpašajām prasībām, tostarp attiecībā uz situācijām, kad tas jādara, un veidu, kādā tas jādara. Tomēr minētās direktīvas noteikumus piemēro jautājumiem, kas šajā regulā nav specifiski reglamentēti, jo īpaši attiecībā uz noteikumiem par Pasažieru informācijas nodaļu saņemto IPI datu turpmāku apstrādi, informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm, Eiropas Savienības Aģentūrai tiesībaizsardzības sadarbībai (Eiropolam) piešķiramās piekļuves nosacījumiem, datu nosūtīšanu uz trešām valstīm, datu glabāšanu un depersonalizāciju, kā arī personas datu aizsardzību. Ciktāl piemēro minētos noteikumus, piemēro arī minētās direktīvas noteikumus par sodiem un valstu uzraudzības iestādēm. Šajā regulā minētie noteikumi būtu jāatstāj neskarti, un tāpēc tai jo īpaši nebūtu jāskar prasības un aizsardzības pasākumi, kas piemērojami PIN veiktajai IPI datu apstrādei.

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

(7) Ņemot vērā šīs regulas papildinošo raksturu attiecībā uz Direktīvu (ES) 2016/681, šajā regulā noteiktie gaisa pārvadātāju pienākumi būtu jāpiemēro visiem lidojumiem, par kuriem dalībvalstīm ir jāpieprasa gaisa pārvadātājiem nosūtīt PDR datus saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/681, neatkarīgi no to gaisa pārvadātāju iedibināšanas vietas, kuri veic minētos lidojumus. Minēto lidojumu vidū vajadzētu būt gan regulāriem, gan neregulāriem lidojumiem kā starp dalībvalstīm un trešām valstīm (ES ārējie lidojumi), tā starp vairākām dalībvalstīm (ES iekšējie lidojumi), ar noteikumu, ka šādi ES iekšējie lidojumi sākas, beidzas vai veic starpnosēšanos vismaz vienas tādas dalībvalsts teritorijā, kura ir paziņojusi par savu lēmumu piemērot Direktīvu (ES) 2016/681 ES iekšējiem lidojumiem saskaņā ar minētās direktīvas 2. panta 1. punktu un atbilstīgi EST judikatūrai. Ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt atbilstību Savienības tiesību aktu prasībām par datu apstrādes nepieciešamību un samērīgumu, personu brīvu pārvietošanos un iekšējās robežkontroles atcelšanu, attiecībā uz šīs regulas darbības jomā esošiem ES iekšējiem lidojumiem arī būtu vajadzīga šāda mērķtiecīga pieeja, ko piemēro saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/681 2. pantu un kas ir vērsta uz efektīvas tiesībaizsardzības prasībām. Datu vākšana par jebkādām citām civilās aviācijas gaisa kuģu darbībām, piemēram, pilotu skolu lidojumiem, medicīniskiem lidojumiem, ārkārtas lidojumiem, kā arī militāriem lidojumiem, nav šīs regulas darbības jomā. Šī regula neskar datu vākšanu par šādiem lidojumiem, kā paredzēts valstu tiesību aktos, kas ir saderīgi ar Savienības tiesību aktiem. Komisijai būtu jāizvērtē, vai ir iespējams ieviest Savienības sistēmu, kas privāto lidojumu operatoriem uzliktu par pienākumu vākt un nosūtīt datus par aviopasažieriem.

(8) Gaisa pārvadātāju pienākumam vākt un nosūtīt IPI datus saskaņā ar šo regulu būtu jāattiecas uz visiem pasažieriem un apkalpes locekļiem lidojumos uz Savienību, tranzīta pasažieriem un apkalpes locekļiem, kuru galamērķis ir ārpus Savienības, un visiem apkalpes locekļiem, kuri tajā brīdī nepilda darba pienākumus un kurus gaisa pārvadātājs ir norīkojis lidojumā saistībā ar viņu pienākumiem.

(9) Tādēļ, ņemot vērā to, ka Direktīva (ES) 2016/681 neattiecas uz iekšzemes lidojumiem, kas sākas un beidzas vienas un tās pašas dalībvalsts teritorijā bez starpnosēšanās citas dalībvalsts vai trešās valsts teritorijā, un ņemot vērā teroristu nodarījumu un smagu noziegumu, uz kuriem attiecas šī regula, pārrobežu dimensiju, šādiem lidojumiem

nevajadzētu būt arī šīs regulas darbības jomā. Šī regula nebūtu jāuzskata par tādu, kas ietekmē dalībvalstu iespēju saskaņā ar saviem valsts tiesību aktiem un Savienības tiesību aktiem noteikt gaisa pārvadātājiem pienākumus vākt un nosūtīt IPI datus par šādiem iekšzemes lidojumiem.

(10) Ņemot vērā ciešo saikni starp attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem, kā arī saskaņotības un konsekvences labad šajā regulā noteiktās definīcijas attiecīgā gadījumā būtu jāsaskaņo ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2016/681 un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2025/12 ([5]) noteiktajām definīcijām, un tās būtu jāinterpretē un jāpiemēro, ņemot vērā minētās definīcijas.

(11) Jo īpaši informācijas elementi, kas kopā veido IPI datus, kas jāvāc un pēc tam jānosūta saskaņā ar šo regulu, būtu skaidri un izsmeļoši jāuzskaita, ietverot gan informāciju par katru pasažieri un apkalpes locekli, gan informāciju par konkrētā pasažiera un apkalpes locekļa lidojumu. Saskaņā ar šo regulu un starptautiskajiem standartiem šādā lidojumu informācijā būtu jāiekļauj informācija par sēdvietām un bagāžu, ja tāda ir pieejama, un informācija par robežšķērsošanas vietu, ieceļojot attiecīgās dalībvalsts teritorijā, tikai attiecīgā gadījumā, nevis tad, ja IPI dati attiecas uz ES iekšējiem lidojumiem. Ja informācija par bagāžu vai sēdvietām ir pieejama citās IT sistēmās, kas ir gaisa pārvadātāja, tā operatora, tā sistēmas nodrošinātāja vai lidostas iestādes rīcībā, gaisa pārvadātājiem šī informācija būtu jāiekļauj IPI datos, kas jānosūta Pasažieru informācijas nodaļām. IPI dati, kas definēti un reglamentēti šajā regulā, neietver biometriskos datus.

(12) Lai būtu iespējams ceļot bez ceļošanas dokumenta, ja dalībvalstis atļauj šādu praksi saskaņā ar valsts tiesību aktiem, ievērojot Savienības tiesību aktus, tostarp pamatojoties uz starptautisku nolīgumu, dalībvalstij vajadzētu būt iespējai uzlikt gaisa pārvadātājiem pienākumu nodrošināt pasažieriem iespēju brīvprātīgi augšupielādēt IPI datus ar automatizētiem līdzekļiem un šādu datu glabāšanu pie gaisa pārvadātāja datu nosūtīšanai turpmāku lidojumu vajadzībām.

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

(14) IPI datu vākšanai ar automatizētiem līdzekļiem būtu stingri jāaprobežojas ar burtciparu datiem, kas ietverti ceļošanas dokumentā, un tai nebūtu jānoved pie jebkādu biometrisko datu nolasīšanas no ceļošanas dokumenta. Tā kā IPI datu vākšana ir daļa no reģistrācijas procesa tiešsaistē vai lidostā, šajā regulā netiek uzlikts pienākums gaisa pārvadātājiem pārbaudīt pasažiera ceļošanas dokumentu iekāpšanas brīdī. Šīs regulas ievērošana neietver prasību, ka pasažieriem iekāpšanas brīdī jābūt līdzi ceļošanas dokumentam. Tam nevajadzētu skart pienākumus, kas izriet no citiem Savienības tiesību aktiem vai valsts tiesību aktiem, kuri atbilst Savienības tiesību aktiem.

(15) IPI datu vākšanai no ceļošanas dokumentiem būtu jāatbilst arī Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) standartiem par mašīnlasāmiem ceļošanas dokumentiem, kas Savienības tiesību aktos iestrādāti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/1157 ([6]), Padomes Regulu (EK) Nr. 2252/2004 ([7]) un Padomes Direktīvu (ES) 2019/997 ([8]).

(16) Lai nepieļautu situāciju, kad gaisa pārvadātājiem jāizveido un jāuztur vairāki savienojumi ar dalībvalstu Pasažieru informācijas nodaļām saskaņā ar šo regulu savākto IPI datu nosūtīšanai, un tādējādi novērstu ar to saistīto neefektivitāti un drošības riskus, būtu jāparedz noteikums par vienu maršrutētāju, kas izveidots un darbojas

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

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

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

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

Savienības līmenī saskaņā ar šo Regulu un Regulu (ES) 2025/12 un kas kalpo kā savienojuma un izplatīšanas punkts minētajai datu nosūtīšanai. Efektivitātes un izmaksu lietderības labad maršrutētājā, ciktāl tas tehniski iespējams un pilnībā ievērojot šīs regulas un Regulas (ES) 2025/12 noteikumus, būtu jāizmanto tehniskie komponenti no citām attiecīgām sistēmām, kas izveidotas saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2017/2226 ([9]) minētais tīmekļa pakalpojums, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/1240 ([10]) minētā pārvadātāju vārteja un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 767/2008 ([11]) minētā pārvadātāju vārteja. Lai samazinātu ietekmi uz gaisa pārvadātājiem un nodrošinātu saskaņotu pieeju tiem, Eiropas Savienības Aģentūrai lielapjoma IT sistēmu darbības pārvaldībai brīvības, drošības un tiesiskuma telpā (*eu-LISA*), kura izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1726 ([12]), ciktāl tas ir tehniski un funkcionāli iespējams, maršrutētājs būtu jāprojektē tā, lai tas darbotos konsekventi un būtu saderīgs ar pienākumiem, kas gaisa pārvadātājiem noteikti Regulās (EK) Nr. 767/2008, (ES) 2017/2226, un (ES) 2018/1240.

(17) Lai nodrošinātu, ka Pasažieru informācijas nodaļas var nolasīt PDR datus, un to PDR sistēmu pienācīgu darbību, pārvadātāja sūtītie digitālie ziņojumi, kas ietver vienu vai vairākus pasažieru datu reģistra ierakstus ("PDR ziņojumi"), gaisa pārvadātājiem un maršrutētājam būtu jānosūta standartizētā formātā, izmantojot standartizētus datu laukus vai kodus gan satura, gan struktūras ziņā. Pirms maršrutētājs sāk darbību saistībā ar citiem PDR datiem, testiem, kas jāveic *eu-LISA*, būtu jāgarantē, lai maršrutētājs spētu ātri un uzticami nodrošināt šādu standartizāciju. Minētajā nolūkā Komisijai būtu jāveic vajadzīgie pasākumi, lai pārskatītu spēkā esošos īstenošanas tiesību aktus, kas pieņemti saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/681 16. pantu, kurā noteikti kopīgi protokoli un saderīgi datu formāti. Šāda pārskatīšana būtu jāveic, cieši apspriežoties ar dalībvalstu pārstāvjiem, lai izmantotu viņu speciālās zināšanas un garantētu, ka Savienības līmenī attiecībā uz maršrutētāja darbību tiek ņemta vērā paraugprakse, ko viņi izstrādājuši, īstenojot Direktīvu (ES) 2016/681 valsts līmenī. IPI-PDR kontaktgrupai būtu jāatbalsta šāda pārskatīšana.

(18) Lai uzlabotu gaisa satiksmes datu nosūtīšanas efektivitāti un atbalstītu Pasažieru informācijas nodaļām nosūtīto IPI datu uzraudzību, maršrutētājam būtu jāsaņem reāllaika lidojumu satiksmes informācija, ko savākušas citas organizācijas, piemēram, Eiropas Aeronavigācijas drošības organizācija ("*Eurocontrol*").

(19) Maršrutētājam būtu jādarbojas vienīgi nolūkā atvieglot gaisa pārvadātāju IPI datu un citu PDR datu nosūtīšanu Pasažieru informācijas nodaļām saskaņā ar šo regulu, un tam nevajadzētu būt IPI datu vai citu PDR datu repozitorijam. Tādēļ un nolūkā līdz minimumam samazināt jebkādu neatļautas piekļuves vai citādas ļaunprātīgas izmantošanas risku un saskaņā ar datu minimizēšanas principu dati nebūtu jāglabā, ja vien tas nav absolūti nepieciešams ar nosūtīšanu saistītos tehniskos nolūkos, un IPI dati vai citi PDR dati no maršrutētāja būtu jādzēš nekavējoties, neatgriezeniski un automatizēti no brīža, kad nosūtīšana ir pabeigta, vai attiecīgā gadījumā saskaņā ar šo regulu IPI dati vai citi PDR dati vispār nav jānosūta.

(20) Lai gaisa pārvadātāji pēc iespējas drīz varētu izmantot priekšrocības, ko sniedz maršrutētāja, kuru *eu-LISA* izstrādājusi saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2025/12, izmantošana, un lai gūtu pieredzi tā izmantošanā, būtu gaisa pārvadātājiem jāsniedz iespēja, kas nav pienākums, izmantot maršrutētāju nolūkā nosūtīt informāciju, kura tiem saskaņā ar Direktīvu 2004/82/EK ir jānosūta pārejas periodā. Minētajam pārejas periodam būtu jāsākas brīdī, kad maršrutētājs sāk darbību, un jābeidzas tad, kad pienākumi saskaņā ar minēto direktīvu vairs nav piemērojami. Lai nodrošinātu, ka šāda brīvprātīga maršrutētāja izmantošana tiek īstenota atbildīgā veidā, pēc gaisa pārvadātāja pieprasījuma un pēc tam, kad minētā dalībvalsts ir veikusi pārbaudes un vajadzības gadījumā saņēmusi garantijas, būtu jāprasa dalībvalsts iepriekšēja rakstiska piekrišana informācijas saņemšanai. Tāpat, lai nepieļautu situāciju, kad

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

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

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

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

gaisa pārvadātāji atkārtoti uzsāk un pārtrauc izmantot maršrutētāju, būtu jāpieprasa turpināt maršrutētāja izmantošanu, tiklīdz gaisa pārvadātājs sācis to brīvprātīgi izmantot, ja vien nav objektīvu iemeslu pārtraukt maršrutētāja izmantošanu informācijas nosūtīšanai attiecīgajai dalībvalstij, piemēram, ja ir kļuvis skaidrs, ka informācija netiek nosūtīta likumīgi, droši, efektīvi un ātri. Lai pareizi īstenotu maršrutētāja brīvprātīgas izmantošanas iespēju, šajā regulā būtu jāparedz vajadzīgie noteikumi par apspriešanos un informācijas sniegšanu, pienācīgi ņemot vērā visu skarto pušu tiesības un intereses. Šāda brīvprātīga maršrutētāja izmantošana, piemērojot Direktīvu 2004/82/EK, kā tas noteikts šajā regulā, nebūtu jāuzskata par tādu, kas jebkādā veidā ietekmē gaisa pārvadātāju un dalībvalstu pienākumus saskaņā ar minēto direktīvu.

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

(22) Lai uzlabotu IPI datu kvalitāti, maršrutētājam, kas jāizveido ar šo regulu, būtu jāpārbauda, vai gaisa pārvadātāju tam nosūtītie IPI dati atbilst saderīgajiem datu formātiem. Ja pārbaudē tiek konstatēts, ka dati neatbilst minētajiem datu formātiem, maršrutētājam būtu tas nekavējoties un automatizēti jāziņo attiecīgajam gaisa pārvadātājam.

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

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

(25) Lai nodrošinātu IPI datu un PDR datu kopīgu apstrādi nolūkā efektīvi apkarot Savienībā terorismu un smagus noziegumus un vienlaikus līdz minimumam samazinātu iejaukšanos pasažieru pamattiesībās, kas aizsargātas saskaņā ar Hartu, Pasažieru informācijas nodaļām vajadzētu būt dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kurām uzticēts saņemt un pēc tam turpmāk apstrādāt, un aizsargāt IPI datus, kas savākti un nosūtīti saskaņā ar šo regulu. Efektivitātes labad un lai līdz minimumam samazinātu jebkādus drošības riskus, maršrutētājam, ko *eu-LISA* projektē, izstrādā, mitina un tehniski uztur saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2025/12, būtu jānosūta attiecīgajām Pasažieru informācijas nodaļām IPI dati, kurus gaisa pārvadātāji savākuši un tam nosūtījuši saskaņā ar šo regulu. Ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt IPI datu, kas ir personas dati, vajadzīgo aizsardzības līmeni, tostarp attiecīgās informācijas konfidencialitāti, maršrutētājam būtu automatizēti jānosūta IPI dati attiecīgajām Pasažieru informācijas nodaļām. Šai regulai nebūtu jāskar dalībvalstu iespēja izveidot vienotu datu ievades punktu, kas tām nodrošina savienojumu un integrāciju ar maršrutētāju.

(26) Lai nodrošinātu Hartā paredzēto tiesību īstenošanu, kā arī pieejamas un iekļaujošas ceļošanas iespējas, jo īpaši neaizsargātām grupām un personām ar invaliditāti, un saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK)

Nr. 1107/2006 ([13]) noteiktajām personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu, gaisa pārvadātājiem ar dalībvalstu atbalstu būtu jānodrošina, ka pasažieriem vienmēr ir pieejama iespēja sniegt vajadzīgos datus lidostā.

(27) Attiecībā uz ES ārējiem lidojumiem – tās dalībvalsts Pasažieru informācijas nodaļai, kuras teritorijā lidojumam būs nolaišanās vai no kuras teritorijas lidojumam būs izlidošana, būtu jāsaņem no maršrutētāja IPI dati par visiem minētajiem lidojumiem, par kuriem PDR dati tiek vākti saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/681. Maršrutētājam būtu jāidentificē lidojums un atbilstošās Pasažieru informācijas nodaļas, izmantojot informāciju, kura ietverta PDR ieraksta rādītājā, kas ir gan IPI datu kopās, gan PDR datu kopās izmantots kopīgs datu elements un kas ļauj PIN kopīgi apstrādāt IPI datus un PDR datus.

(28) Attiecībā uz ES iekšējiem lidojumiem saskaņā ar EST judikatūru un nolūkā nepieļaut nepamatotu iejaukšanos attiecīgajās ar Hartu aizsargātajās pasažieru pamattiesībās un nodrošināt atbilstību Savienības tiesību aktu prasībām par personu brīvu pārvietošanos un iekšējās robežkontroles atcelšanu būtu jāparedz selektīva pieeja. Ņemot vērā to, cik svarīgi ir nodrošināt, ka IPI datus var apstrādāt kopā ar PDR datiem, minētā pieeja būtu jāsaskaņo ar Direktīvā (ES) 2016/681 paredzēto pieeju. Minēto iemeslu dēļ IPI dati par minētajiem lidojumiem būtu no maršrutētāja jānosūta attiecīgajām Pasažieru informācijas nodaļām tikai tad, ja dalībvalstis attiecīgos lidojumus ir izvēlējušas, piemērojot Direktīvas (ES) 2016/681 2. pantu un ievērojot šajā regulā paredzēto selektīvo pieeju. Dalībvalstīm būtu jāspēj piemērot Direktīvu (ES) 2016/681 visiem ES iekšējiem lidojumiem, kas ielido tās teritorijā vai izlido no tās, tikai situācijās, kad pastāv faktiski un reāli vai paredzami terorisma draudi, un pamatojoties uz lēmumu, kura pamatā ir draudu novērtējums un kura ilgums ir stingri ierobežots līdz absolūti nepieciešamajam, un kuru ir iespējams efektīvi pārskatīt. Citās situācijās būtu jāparedz selektīva pieeja. Kā atgādinājusi EST, izvēle nozīmē, ka dalībvalstis konkrētās prasības cita starpā piemēro tikai konkrētiem maršrutiem, ceļojumu modeļiem vai lidostām, un ka minētā izvēle tiek regulāri pārskatīta. Turklāt izvēlei būtu jābalstās uz objektīvu, pienācīgi pamatotu un nediskriminējošu novērtējumu, kurā ņem vērā vienīgi tos kritērijus, kuri ir saistīti ar teroristu nodarījumu un smagu noziegumu, kam ir objektīva saikne, tostarp netieša saikne, ar pasažieru gaisa pārvadājumiem, novēršanu, atklāšanu, izmeklēšanu un saukšanu pie atbildības par tiem. Dalībvalstīm būtu jāglabā visa ar novērtējumu saistītā attiecīgā dokumentācija nolūkā nodrošināt pienācīgu uzraudzību un tām regulāri un vismaz reizi 12 mēnešos to veiktais novērtējums jāpārskata saskaņā ar šīs regulas 13. panta 7. punktu.

(29) Lai šajā regulā paredzēto selektīvo pieeju varētu piemērot ES iekšējiem lidojumiem, dalībvalstīm vajadzētu būt pienākumam sagatavot izvēlēto lidojumu vai maršrutu sarakstus un ievadīt tos maršrutētājā, un tādējādi *eu-LISA* varētu nodrošināt, ka no maršrutētāja attiecīgajām Pasažieru informācijas nodaļām tiek nosūtīti IPI dati tikai par minētajiem lidojumiem vai maršrutiem un ka nekavējoties un neatgriezeniski tiek dzēsti IPI dati par citiem ES iekšējiem lidojumiem.

(30) Lai uzlabotu dažādu dalībvalstu izmantoto selektīvo pieeju saskaņotību, Komisijai būtu jāveicina regulāra viedokļu apmaiņa, tostarp paraugprakses apmaiņa, par atlases kritēriju izvēli, kā arī brīvprātīgi – informācijas apmaiņa par atlasīto lidojumu izvēli.

(31) Lai neapdraudētu ar šo regulu izveidotās IPI datu vākšanas un nosūtīšanas sistēmas un ar Direktīvu (ES) 2016/681 izveidotās PDR datu vākšanas un nosūtīšanas sistēmas efektivitāti attiecībā uz teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanu, atklāšanu, izmeklēšanu un saukšanu pie atbildības par tiem, jo īpaši noteikumu apiešanas riska dēļ, informācija par to, kurus ES iekšējos lidojumus dalībvalstis ir izvēlējušās, būtu jāapstrādā konfidenciāli. Minētā iemesla dēļ šāda informācija nebūtu jādara zināma gaisa pārvadātājiem un tādēļ tiem būtu jāvāc IPI dati par visiem lidojumiem, uz kuriem attiecas šī regula, tostarp par visiem ES iekšējiem lidojumiem, un tad šie dati jānosūta maršrutētājam, kur būtu jāveic vajadzīgā izvēle. Turklāt, ja IPI datus vāc par visiem ES iekšējiem lidojumiem, pasažieriem netiek darīts zināms, par kuriem izvēlētajiem ES iekšējiem lidojumiem IPI datus – un tādējādi arī PDR datus – nosūta Pasažieru informācijas nodaļām saskaņā ar dalībvalstu veikto novērtējumu. Minētā pieeja nodrošina arī to, ka visas ar minēto izvēli saistītās izmaiņas var tikt veiktas ātri un efektīvi, neradot gaisa pārvadātājiem nepamatotu ekonomisku un darbības slogu.

(32) Saskaņā ar Savienības tiesību aktiem un EST judikatūru šī regula neļauj vākt vai nosūtīt IPI datus par ES iekšējiem lidojumiem nelegālās imigrācijas apkarošanas nolūkā.

(33) Lai nodrošinātu, ka tiek ievērotas pamattiesības attiecībā uz personas datu aizsardzību, šajā regulā būtu jānosaka pārzinis un apstrādātājs un jāparedz noteikumi par revīzijām. Lai panāktu efektīvu uzraudzību, nodrošinātu personas datu pienācīgu aizsardzību un līdz minimumam samazinātu ar drošību saistītos riskus, būtu jāparedz arī noteikumi par reģistrāciju, apstrādes drošību un pašuzraudzību. Gadījumos, kad minētie noteikumi attiecas uz

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

personas datu apstrādi, tiem būtu jāatbilst vispārpiemērojamiem Savienības tiesību aktiem personas datu aizsardzības jomā, jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulām (ES) 2016/679 ([14]) un (ES) 2018/1725 ([15]).

(34) Neskarot šajā regulā paredzētos konkrētākos noteikumus par personas datu apstrādi, personas datu apstrādei, ko gaisa pārvadātāji veic saskaņā ar šo regulu, būtu jāpiemēro Regula (ES) 2016/679. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/680 ([16]) būtu jāpiemēro personas datu apstrādei, ko saskaņā ar šo regulu, kā noteikts minētajā direktīvā, veic valstu kompetentās iestādes, lai novērstu, izmeklētu, atklātu noziedzīgus nodarījumus vai sauktu pie atbildības par tiem vai izpildītu krimināLsodus, tostarp aizsargātu pret sabiedriskās drošības apdraudējumu un to nepieļautu. Personas datu apstrādei, ko veic *eu-LISA*, pildot savus pienākumus saskaņā ar šo regulu, būtu jāpiemēro Regula (ES) 2018/1725.

(35) Ņemot vērā pasažieru tiesības tikt informētiem par viņu personas datu apstrādi, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka rezervācijas brīdī un reģistrācijas brīdī pasažieriem tiek sniegta precīza un viegli pieejama un saprotama informācija par IPI datu vākšanu, šādu datu nosūtīšanu Pasažieru informācijas nodaļai un viņu kā datu subjektu tiesībām.

(36) Personas datu aizsardzības revīzijas, par kurām ir atbildīgas dalībvalstis, būtu jāveic neatkarīgām uzraudzības iestādēm, kas minētas Direktīvas (ES) 2016/680 41. pantā, vai revīzijas struktūrai, kurai uzraudzības iestāde ir uzticējusi šo uzdevumu.

(37) Saskaņā ar šo regulu īstenojamo apstrādes darbību, proti, ar maršrutētāja starpniecību veiktas IPI datu nosūtīšanas no gaisa pārvadātājiem dalībvalstu Pasažieru informācijas nodaļām, mērķis ir palīdzēt minētajām iestādēm pildīt to pienākumus un uzdevumus saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/681. Tāpēc dalībvalstīm būtu jāizraugās iestādes, kas būs pārziņi datu apstrādei maršrutētājā, datu nosūtīšanai no maršrutētāja Pasažieru informācijas nodaļai un minēto datu turpmākai apstrādei saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/681. Dalībvalstīm būtu minētās iestādes jādara zināmas Komisijai un *eu-LISA*. Attiecībā uz personas datu apstrādi maršrutētājā dalībvalstīm vajadzētu būt kopīgiem pārziņiem saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/680 21. pantu. Savukārt gaisa pārvadātājiem vajadzētu būt atsevišķiem pārziņiem attiecībā uz IPI datu, kas ir personas dati, apstrādi saskaņā ar šo regulu. Pamatojoties uz to, gan gaisa pārvadātājiem, gan PIN vajadzētu būt atsevišķiem pārziņiem attiecībā uz IPI datu apstrādes darbībām saskaņā ar šo regulu. Tā kā *eu-LISA* ir atbildīga par maršrutētāja projektēšanu, izstrādi, mitināšanu un tehnisko pārvaldību, tai vajadzētu būt apstrādātājam tādu IPI datu apstrādei, kas ir personas dati, izmantojot maršrutētāju, tostarp datu nosūtīšanai no maršrutētāja Pasažieru informācijas nodaļām un minēto datu glabāšanai maršrutētājā, ciktāl šāda glabāšana ir nepieciešama tehniskiem nolūkiem.

(38) Ar maršrutētāju, kura izveide un darbība paredzēta saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2025/12, būtu jāsamazina IPI datu nosūtīšanai atbilstīgi šai regulai vajadzīgo tehnisko savienojumu skaits un tie būtu jāvienkāršo, ierobežojot tos līdz vienam savienojumam katram gaisa pārvadātājam un katrai Pasažieru informācijas nodaļai. Tāpēc šajā regulā būtu jānosaka pienākums gan Pasažieru informācijas nodaļām, gan gaisa pārvadātājiem izveidot šādu savienojumu ar maršrutētāju un panākt vajadzīgo integrāciju ar to, lai nodrošinātu, ka ar šo regulu izveidotā IPI datu nosūtīšanas sistēma var pienācīgi darboties. Maršrutētājam, ko projektē un izstrādā *eu-LISA*, būtu jānodrošina gaisa pārvadātāju sistēmu un infrastruktūras efektīva un lietderīga savienošana un integrācija, paredzot visus attiecīgos standartus un tehniskās prasības. Lai nodrošinātu ar šo regulu izveidotās sistēmas pienācīgu darbību, būtu jāparedz detalizēti noteikumi. Projektējot un izstrādājot maršrutētāju, *eu-LISA* būtu jānodrošina, ka IPI dati un citi PDR dati, ko gaisa pārvadātāji nosūta Pasažieru informācijas nodaļām, tranzīta laikā tiek šifrēti.

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

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

([16]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/680 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi, ko veic kompetentās iestādes, lai novērstu, izmeklētu, atklātu noziedzīgus nodarījumus vai sauktu pie atbildības par tiem vai izpildītu krimināLsodus, un par šādu datu brīvu apriti, ar ko atceļ Padomes Pamatlēmumu 2008/977/TI (OV L 119, 4.5.2016., 89. lpp.).

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

(40) Saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1726 dalībvalstis var uzticēt *eu-LISA* uzdevumu atvieglot savienojamību ar gaisa pārvadātājiem, lai palīdzētu dalībvalstīm īstenot Direktīvu (ES) 2016/681, jo īpaši vācot un nosūtot PDR datus ar maršrutētāja starpniecību. Minētajā nolūkā un lai nodrošinātu izmaksu lietderību un efektivitāti gan dalībvalstīm, gan gaisa pārvadātājiem, šajā regulā būtu jāparedz prasība gaisa pārvadātājiem izmantot maršrutētāju citu PDR datu, uz kuriem attiecas Direktīva (ES) 2016/681, nosūtīšanai to attiecīgo Pasažieru informācijas nodaļu datubāzēm tādu valsts pasākumu ietvaros, ar kuriem īsteno minētās direktīvas noteikumu par dalībvalstu pienākumu nodrošināt, ka gaisa pārvadātāji, izmantojot "*push*" metodi, nosūta PDR datus attiecīgajām Pasažieru informācijas nodaļām.

(41) Lai nodrošinātu, ka konkrētie dati tiek apstrādāti likumīgi, droši, efektīvi un ātri, šajā regulā paredzētie noteikumi par maršrutētāju un par IPI datu nosūtīšanu no maršrutētāja Pasažieru informācijas nodaļām attiecīgi būtu jāattiecina arī uz citiem PDR datiem. Minētie noteikumi ietver arī šajā regulā paredzētos pienākumus attiecībā uz datu, kas saistīti ar ES iekšējiem lidojumiem, nosūtīšanu saskaņā ar EST judikatūru, kā arī pienākumus attiecībā uz gaisa pārvadātāju un Pasažieru informācijas nodaļu savienojumiem ar maršrutētāju. Noteikumiem par nosūtīšanas laiku, nosūtīšanas protokoliem un datu formātiem, kas jāizmanto, lai nosūtītu PDR ziņojumus maršrutētājam, piemēro attiecīgos Direktīvas (ES) 2016/681 noteikumus.

(42) Būtu jāprecizē, ka maršrutētāja izmantošana attiecībā uz citiem PDR datiem skar tikai veidu, kādā minētie dati tiek nosūtīti attiecīgo dalībvalstu Pasažieru informācijas nodaļu datubāzēm. Šajā regulā noteiktie pienākumi attiecībā uz IPI datu vākšanu nav attiecināmi uz visiem pārējiem PDR datiem. Tādējādi šāda vākšana arī turpmāk būtu jāreglamentē tikai ar Direktīvu (ES) 2016/681 un vienīgi tiktāl, cik gaisa pārvadātāji šādus datus jau ir savākuši savas parastās uzņēmējdarbības gaitā minētās direktīvas attiecīgā noteikuma nozīmē. Turklāt tāpat kā attiecībā uz IPI datiem, ko gaisa pārvadātāji vāc un nosūta Pasažieru informācijas nodaļām saskaņā ar šo regulu, minētās direktīvas noteikumi attiecībā uz jautājumiem, kas nav konkrēti skatīti šajā regulā, jo īpaši noteikumi par Pasažieru informācijas nodaļu saņemto citu PDR datu turpmāku apstrādi, būtu jāatstāj neskarti. Tāpēc minētie noteikumi arī turpmāk attiecas uz šādiem datiem.

(43) Nevar izslēgt to, ka ārkārtas apstākļu dēļ un, neraugoties uz visiem saprātīgi iespējamiem pasākumiem, kas veikti saskaņā ar šo regulu, pienācīgi nedarbojas centrālā infrastruktūra, kāds no maršrutētāja tehniskajiem komponentiem vai sakaru infrastruktūra, kas Pasažieru informācijas nodaļas un gaisa pārvadātājus savieno ar maršrutētāju, un tādējādi gaisa pārvadātājiem tehniski nav iespējams nosūtīt vai PIN saņemt IPI datus. Ņemot vērā maršrutētāja nepieejamību un to, ka gaisa pārvadātājiem parasti nebūs reālistiski iespējams likumīgā, drošā, efektīvā un ātrā veidā nosūtīt maršrutētāja nepieejamības dēļ skartos IPI datus, izmantojot alternatīvus līdzekļus, gaisa pārvadātāju pienākumu nosūtīt šādus IPI datus maršrutētājam būtu jāpārtrauc piemērot tik ilgi, kamēr pastāv tehniskā neiespējamība. Tomēr, lai nodrošinātu tādu IPI datu pieejamību, kuri vajadzīgi teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem, gaisa pārvadātājiem būtu jāturpina vākt un glabāt IPI datus, lai tos varētu nosūtīt, tiklīdz tehniskā neiespējamība ir novērsta. Lai līdz minimumam samazinātu jebkādas tehniskas neiespējamības ilgumu un negatīvās sekas, iesaistītajām pusēm šādā gadījumā būtu nekavējoties savstarpēji jāinformē viena otru un nekavējoties jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai novērstu tehniskās neiespējamības. Šai kārtībai nebūtu jāskar visu iesaistīto pušu pienākumi saskaņā ar šo regulu nodrošināt, ka maršrutētājs, to attiecīgās sistēmas un infrastruktūra darbojas pienācīgi, kā arī nebūtu jāskar tas, ka

gaisa pārvadātājiem piemēro sodus par minēto pienākumu nepildīšanu, tostarp gadījumos, kad tie cenšas atsaukties uz šo kārtību, ja šādai rīcībai nav pamata. Lai atturētu no šādas ļaunprātīgas rīcības un atvieglotu uzraudzību un vajadzības gadījumā sodu piemērošanu, gaisa pārvadātājiem, kuri atsaucas uz šo kārtību tādēļ, ka nedarbojas viņu sistēma un infrastruktūra, par to būtu jāziņo kompetentajai uzraudzības iestādei.

(44) Ja gaisa pārvadātāji uztur tiešus savienojumus ar Pasažieru informācijas nodaļām IPI datu nosūtīšanai, minētie savienojumi var būt piemērots līdzeklis, kas nodrošina vajadzīgo datu drošības līmeni, lai IPI datus nosūtītu tieši Pasažieru informācijas nodaļām gadījumā, kad izmantot maršrutētāju tehniski nav iespējams. Pasažieru informācijas nodaļām izņēmuma gadījumā, kad maršrutētāju nav iespējams izmantot, vajadzētu būt iespējai pieprasīt gaisa pārvadātājiem izmantot šādus piemērotus līdzekļus, taču tas nenozīmē, ka gaisa pārvadātājiem ir pienākums uzturēt vai ieviest šādus tiešus savienojumus vai jebkādus citus piemērotus līdzekļus, kas nodrošina vajadzīgo datu drošības līmeni, lai IPI datus nosūtītu tieši Pasažieru informācijas nodaļām. IPI datu ārkārtas nosūtīšanai, izmantojot jebkādus citus piemērotus līdzekļus, piemēram, šifrētu e-pastu vai drošu tīmekļa portālu, un izslēdzot nestandarta elektronisko formātu izmantošanu, būtu jānodrošina nepieciešamais datu drošības, datu kvalitātes un datu aizsardzības līmenis. IPI dati, ko Pasažieru informācijas nodaļas saņēmušas ar šādiem citiem piemērotiem līdzekļiem, būtu turpmāk jāapstrādā saskaņā ar Direktīvā (ES) 2016/681 izklāstītajiem noteikumiem un datu aizsardzības pasākumiem. Pēc *eu-LISA* paziņojuma par to, ka tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, un ja tiek apstiprināts, ka IPI datu nosūtīšana Pasažieru informācijas nodaļai ar maršrutētāja starpniecību ir pabeigta, PIN būtu nekavējoties jādzēš ar jebkādiem citiem piemērotiem līdzekļiem iepriekš saņemtie IPI dati. Minētajai dzēšanai nebūtu jāskar konkrēti gadījumi, kad IPI dati, ko Pasažieru informācijas nodaļas saņēmušas ar jebkādiem citiem piemērotiem līdzekļiem, pa to laiku ir turpmāk apstrādāti saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/681, lai novērstu, atklātu un izmeklētu teroristu nodarījumus vai smagus noziegumus vai sauktu pie atbildības par tiem.

(45) Lai nodrošinātu, ka gaisa pārvadātāji efektīvi piemēro šīs regulas noteikumus, būtu jāparedz noteikums par to valsts iestāžu izraudzīšanos un pilnvarošanu par valsts IPI uzraudzības iestādēm, kuras ir atbildīgas par minēto noteikumu piemērošanas uzraudzību. Dalībvalstis par valsts IPI uzraudzības iestādēm var izraudzīties savas Pasažieru informācijas nodaļas. Šīs regulas noteikumiem par šādu pārraudzību, tostarp vajadzības gadījumā par sodu piemērošanu, nebūtu jāskar to uzraudzības iestāžu uzdevumi un pilnvaras, kuras izveidotas saskaņā ar Regulu (ES) 2016/679 un Direktīvu (ES) 2016/680, tostarp attiecībā uz personas datu apstrādi saskaņā ar šo regulu.

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

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

(48) Tā kā maršrutētājs būtu jāprojektē, jāizstrādā, jāmitina un tehniski jāpārvalda *eu-LISA*, Regula (ES) 2018/1726 ir jāgroza, pievienojot *eu-LISA* uzdevumiem minēto uzdevumu. Lai maršrutētāja ziņojumus un statistikas datus varētu glabāt centrālajā ziņošanas un statistikas repozitorijā (*CRRS*), kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/818 ([17]), minētā regula ir jāgroza. Lai atbalstītu valsts IPI uzraudzības iestādi šīs regulas izpildē, Regulas (ES) 2019/818 grozījumiem ir jāiekļauj noteikumi par statistikas datiem par to, vai IPI dati ir precīzi un pilnīgi, piemēram, norādot, vai dati tika vākti ar automatizētiem līdzekļiem. Tāpat ir svarīgi vākt ticamus un noderīgus statistikas datus par šīs regulas īstenošanu, lai atbalstītu tās mērķus un nodrošinātu informāciju tajā paredzēto izvērtējumu veikšanai. Pēc Komisijas pieprasījuma *eu-LISA* būtu tai jāsniedz statistikas dati par konkrētiem aspektiem, kas saistīti ar šīs regulas īstenošanu, piemēram, apkopoti statistikas dati par IPI datu nosūtīšanu Pasažieru

([17]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/818 (2019. gada 20. maijs), ar ko izveido satvaru ES informācijas sistēmu sadarbspējai policijas un tiesu iestāžu sadarbības, patvēruma un migrācijas jomā un groza Regulas (ES) 2018/1726, (ES) 2018/1862 un (ES) 2019/816 (OV L 135, 22.5.2019., 85. lpp.).

informācijas nodaļām. Šādos statistikas datos nebūtu jāiekļauj nekādi personas dati. Tāpēc *CRRS* būtu jāsniedz statistikas dati, kuru pamatā ir IPI dati, vienīgi šīs regulas īstenošanas un efektīvas piemērošanas uzraudzības nolūkos. Datiem, ko maršrutētājs šajā nolūkā automātiski nosūta *CRRS*, nebūtu jāļauj identificēt attiecīgos pasažierus.

(49) Lai palielinātu skaidrību un juridisko noteiktību, palīdzētu nodrošināt datu kvalitāti, nodrošināt automatizēto līdzekļu atbildīgu izmantošanu mašīnlasāmu IPI datu vākšanai saskaņā ar šo regulu, un nodrošināt IPI datu manuālu vākšanu ārkārtas apstākļos un pārejas periodā, sniegtu skaidrību par tehniskajām prasībām, kas piemērojamas gaisa pārvadātājiem un kas ir vajadzīgas, lai garantētu, ka IPI dati, ko tie savākuši saskaņā ar šo regulu, tiek droši, efektīvi un ātri nosūtīti maršrutētājam, un lai tas neietekmētu pasažieru ceļojumus un gaisa pārvadātājus vairāk, nekā nepieciešams, un lai nodrošinātu, ka neprecīzi vai nepilnīgi dati vai dati, kas vairs nav aktuāli, tiek laboti, papildināti vai atjaunināti, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 290. pantu nolūkā izbeigt pārejas periodu attiecībā uz IPI datu manuālu vākšanu; pieņemt pasākumus attiecībā uz tehniskajām prasībām un darbības noteikumiem, kas gaisa pārvadātājiem būtu jāievēro attiecībā uz automatizētu līdzekļu izmantošanu mašīnlasāmu IPI datu vākšanai saskaņā ar šo regulu un IPI datu manuālu vākšanu ārkārtas apstākļos un pārejas periodā, tostarp pasākumus attiecībā uz datu drošības prasībām; paredzēt sīki izstrādātus noteikumus par kopīgiem protokoliem un saderīgiem datu formātiem, kas jāizmanto šifrētai IPI datu nosūtīšanai maršrutētājam, tostarp noteikt datu drošības prasības; un paredzēt detalizētus noteikumus par IPI datu labošanu, papildināšanu un atjaunināšanu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, to vidū gaisa pārvadātājiem, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ([18]). Jo īpaši nolūkā deleģēto aktu sagatavošanā nodrošināt vienlīdzīgu dalību Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu, kuras sagatavo deleģētos aktus, sanāksmēm. Ņemot vērā jaunākos sasniegumus, minētās tehniskās prasības un darbības noteikumi laika gaitā var mainīties.

(50) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, proti, attiecībā uz maršrutētāja darbības sākšanu, tehniskajiem un procedūras noteikumiem par datu pārbaudēm un paziņojumiem, tehniskajiem un procedūras noteikumiem par IPI datu nosūtīšanu no maršrutētāja Pasažieru informācijas nodaļām tādā veidā, kas garantē, ka nosūtīšana ir droša, efektīva un ātra, un neietekmē pasažieru ceļojumus un gaisa pārvadātājus vairāk nekā nepieciešams, un noteikumiem par Pasažieru informācijas nodaļu savienojumiem ar maršrutētāju un integrāciju ar to, precizētu dalībvalstu kā kopīgu pārziņu pienākumus, piemēram, attiecībā uz drošības incidentu, tostarp personas datu aizsardzības pārkāpumu, identificēšanu un pārvaldību, un attiecības starp kopīgajiem pārziņiem un *eu-LISA* kā apstrādātāju, tostarp *eu-LISA* palīdzību pārziņiem ar atbilstošiem tehniskiem un organizatoriskiem pasākumiem, ciktāl tas ir iespējams, lai izpildītu pārziņa pienākumus atbildēt uz pieprasījumiem par datu subjekta tiesību īstenošanu, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras. Minētās pilnvaras būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ([19]).

(51) Visām ieinteresētajām personām un jo īpaši gaisa pārvadātājiem un Pasažieru informācijas nodaļām būtu jānodrošina pietiekami ilgs laiks, lai tās varētu veikt vajadzīgos sagatavošanās darbus savu attiecīgo pienākumu izpildei saskaņā ar šo regulu, ņemot vērā to, ka dažus no minētajiem sagatavošanās darbiem, piemēram, tos, kuri skar pienākumus attiecībā uz savienojumu ar maršrutētāju un integrāciju ar to, var pabeigt tikai tad, kad ir pabeigti maršrutētāja projektēšanas un izstrādes posmi un maršrutētājs sāk darbību. Tāpēc šī regula būtu jāpiemēro tikai no attiecīga datuma, kas ir pēc dienas, kad maršrutētājs sāk darbību, kā to noteikusi Komisija saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2025/12. Tomēr Komisijai būtu jāspēj pieņemt deleģētos un īstenošanas aktus saskaņā ar šo regulu agrāk, lai nodrošinātu, ka ar šo regulu izveidotā sistēma sāk darboties pēc iespējas drīzāk.

(52) Pēc iespējas drīzāk būtu jāuzsāk un jāpabeidz saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2025/12 izveidotā maršrutētāja projektēšanas un izstrādes posmi, lai maršrutētājs varētu sākt darbību pēc iespējas agrāk, un tādēļ ir jāpieņem arī attiecīgie īstenošanas akti, kas paredzēti šajā regulā. Lai nodrošinātu minēto posmu raitu un efektīvu norisi, būtu jāizveido īpaša programmu vadības valde, kuras uzdevums būtu uzraudzīt *eu-LISA* uzdevumu izpildi minētajos

([18]) OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.
([19]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

posmos. Tās darbība būtu jāpārtrauc divus gadus pēc maršrutētāja darbības sākšanas. Turklāt saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1726 būtu jāizveido īpaša padomdevēja struktūra, proti, IPI-PDR padomdevēja grupa, ar mērķi sniegt speciālās zināšanas *eu-LISA* un programmu vadības valdei par maršrutētāja projektēšanas un izstrādes posmiem, kā arī *eu-LISA* par maršrutētāja mitināšanu un pārvaldību. Programmu vadības valde un IPI-PDR padomdevēja grupa būtu jāizveido un tām būtu jādarbojas saskaņā ar esošo programmu vadības valžu un padomdevēju grupu modeļiem.

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

(54) Šīs regulas un Regulas (ES) 2025/12 nolūkiem vajadzētu būt vienotai pārvaldības struktūrai. Lai nodrošinātu un veicinātu saziņu starp gaisa pārvadātāju pārstāvjiem un dalībvalstu iestāžu, kas saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2025/12 ir kompetentas saņemt no maršrutētāja nosūtītos IPI datus, pārstāvjiem, ne vēlāk kā divus gadus pēc maršrutētāja darbības sākšanas būtu jāizveido divas īpašas struktūras. Ar maršrutētāja izmantošanu un darbību saistītie tehniskie jautājumi būtu jāapspriež IPI-PDR kontaktgrupā, kurā būtu jāpiedalās arī *eu-LISA* pārstāvjiem. Politikas jautājumi, kas saistīti, piemēram, ar sodiem, būtu jāapspriež IPI ekspertu grupā.

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

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

(57) Šīs regulas mērķus, proti, palīdzēt novērst, atklāt un izmeklēt teroristu nodarījumus un smagus noziegumus un saukt pie atbildības par tiem, ņemot vērā attiecīgo nodarījumu starptautisko dimensiju un nepieciešamību sadarboties pārrobežu mērogā, lai efektīvi vērstos pret minētajiem nodarījumiem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet tos var labāk sasniegt Savienības līmenī. Tāpēc Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību (LES) 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

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

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

(60) Saskaņā ar 1. un 2. pantu Protokolā Nr. 22 par Dānijas nostāju, kurš pievienots LES un LESD, Dānija nepiedalās šīs regulas pieņemšanā un Dānijai šī regula nav saistoša un nav jāpiemēro.

(61) Saskaņā ar 3. pantu Protokolā Nr. 21 par Apvienotās Karalistes un Īrijas nostāju saistībā ar brīvības, drošības un tiesiskuma telpu, kurš pievienots LES un LESD, Īrija ir paziņojusi, ka vēlas piedalīties šīs regulas pieņemšanā un piemērošanā.

(62) Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1725 42. panta 1. punktu ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju, kas 2023. gada 8. februārī sniedza atzinumu ([20]),

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

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets

Nolūkā novērst, atklāt un izmeklēt teroristu nodarījumus un smagus noziegumus un saukt pie atbildības par tiem šajā regulā ir paredzēti noteikumi par:

a) iepriekšējas pasažieru informācijas (IPI) par ES ārējiem lidojumiem un ES iekšējiem lidojumiem vākšanu, ko veic gaisa pārvadātāji;

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

c) IPI datu un citu PDR datu par lidojumiem ārpus ES un atsevišķiem ES iekšējiem lidojumiem nosūtīšanu no maršrutētāja pasažieru informācijas nodaļām (PIN).

Šī regula neskar Regulu (ES) 2016/679, Regulu (ES) 2018/1725 un Direktīvu (ES) 2016/680.

2. pants

Piemērošanas joma

Šo regulu piemēro gaisa pārvadātājiem, kas veic:

a) ES ārējos lidojumus;

b) ES iekšējos lidojumus, kuru izlidošana, ielidošana vai starpnolaišanās notiks vismaz vienas tādas dalībvalsts teritorijā, kas ir paziņojusi Komisijai par savu lēmumu piemērot Direktīvu (ES) 2016/681 ES iekšējiem lidojumiem saskaņā ar minētās direktīvas 2. panta 1. punktu.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

1) "gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/681 3. panta 1. punktā;

2) "ES ārējais lidojums" ir visi ES ārējie lidojumi, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/681 3. panta 2. punktā;

3) "ES iekšējais lidojums" ir jebkurš ES iekšējais lidojums, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/681 3. panta 3. punktā;

4) "regulārs lidojums" ir regulārs lidojums, kā definēts Regulas (ES) 2025/12 3. panta 5) punktā;

5) "neregulārs lidojums" ir neregulārs lidojums, kā definēts Regulas (ES) 2025/12 3. panta 6) punktā;

6) "pasažieris" ir pasažieris, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/681 3. panta 4. punktā;

7) "apkalpes loceklis" ir jebkura persona, kas lidojuma laikā atrodas gaisa kuģī un nav pasažieris un kas strādā gaisa kuģī vai vada to, tostarp lidojuma apkalpes un salona apkalpes loceklis;

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

9) “citi pasažieru datu reģistra dati” jeb “citi PDR dati” ir pasažieru datu reģistrs, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/681 3. panta 5. punktā un uzskaitīts minētās direktīvas I pielikumā, izņemot minētā pielikuma 18. punktu;

10) “Pasažieru informācijas nodaļa” jeb “PIN” ir Pasažieru informācijas nodaļa, kas minēta dalībvalstu paziņojumos Komisijai un to grozījumos, kurus Komisija publicējusi saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/681 4. panta 5. punktu;

11) “teroristu nodarījumi” ir teroristu nodarījumi, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2017/541 ([21]) 3.–12. pantā;

12) “smags noziegums” ir smags noziegums, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/681 3. panta 9. punktā;

13) “maršrutētājs” ir maršrutētājs, kā minēts šīs regulas 9. pantā un Regulas (ES) 2025/12 11. pantā;

14) “personas dati” ir personas dati, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/680 3. panta 1. punktā un Regulas (ES) 2016/679 4. panta 1. punktā;

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

2. NODAĻA

IPI DATU VĀKŠANA, NOSŪTĪŠANA, GLABĀŠANA UN DZĒŠANA

4. pants

IPI datu vākšana, ko veic gaisa pārvadātāji

1. Gaisa pārvadātāji vāc ikviena 2. pantā minēto lidojumu pasažiera un apkalpes locekļa IPI datus, kas nosūtāmi maršrutētājam saskaņā ar 5. pantu. Ja lidojuma kodus koplieto gaisa pārvadātāji, pienākums nosūtīt IPI datus ir tam gaisa pārvadātājam, kas veic lidojumu.

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

a) uzvārds, vārds vai vārdi;

b) dzimšanas datums, dzimums un valstspiederība;

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

d) ceļošanas dokumenta derīguma termiņš;

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

f) informācija par sēdvietu, kas atbilst pasažierim piešķirtajam sēdvietas numuram gaisa kuģī, ja šāda informācija ir pieejama;

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

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

3. IPI datus veido tikai šāda informācija par katra pasažiera un apkalpes locekļa lidojumu:

([21]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/541 (2017. gada 15. marts) par terorisma apkarošanu un ar ko aizstāj Padomes Pamatlēmumu 2002/475/TI un groza Padomes Lēmumu 2005/671/TI (OV L 88, 31.3.2017., 6. lpp.).

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

b) attiecīgā gadījumā – robežšķērsošanas vieta ieceļošanai dalībvalsts teritorijā;

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

d) lidojuma izlidošanas lidostas kods;

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

f) izlidošanas datums un laiks pēc vietējās laika zonas;

g) ierašanās datums un laiks pēc vietējās laika zonas;

h) gaisa pārvadātāja kontaktinformācija;

i) IPI datu nosūtīšanai izmantotais formāts.

4. Gaisa pārvadātāji IPI datus vāc tā, lai IPI dati, kurus tie nosūta saskaņā ar 5. pantu, būtu pareizi, pilnīgi un atjaunināti. Šā pienākuma izpilde neprasa, lai gaisa pārvadātāji pārbaudītu ceļošanas dokumentu iekāpšanas brīdī gaisa kuģī, neskarot valsts tiesību aktus, kas ir saderīgi ar Savienības tiesību aktiem.

5. Šī regula neuzliek pienākumu, ka pasažieriem ceļojuma laikā jābūt līdzi ceļošanas dokumentam, neskarot citus Savienības tiesību aktus vai valsts tiesību aktus, kas ir saderīgi ar Savienības tiesību aktiem.

6. Dalībvalsts var uzlikt gaisa pārvadātājiem pienākumu nodrošināt pasažieriem iespēju brīvprātīgi augšupielādēt Regulas (ES) 2025/12 4. panta 2. punkta a)–d) apakšpunktā minētos datus ar automatizētiem līdzekļiem un glabāt šādus datus pie gaisa pārvadātāja, lai nosūtītu datus par turpmākiem lidojumiem saskaņā ar šīs regulas 5. pantu un tādā veidā, kas atbilst šā panta 4., 7. un 8. punktā noteiktajām prasībām. Dalībvalsts, kas uzliek šādu pienākumu, saskaņā ar Regulu (ES) 2016/679 paredz datu aizsardzības noteikumus un datu aizsardzības pasākumus, tostarp noteikumus par glabāšanas laikposmu. Tomēr datus dzēš, ja pasažieris vairs nepiekrīt datu glabāšanai, vai vēlākais – ceļošanas dokumenta derīguma termiņa beigās.

7. Gaisa pārvadātāji vāc 2. punkta a)–d) apakšpunktā minētos IPI datus, izmantojot automatizētus līdzekļus, lai iegūtu attiecīgā pasažiera ceļošanas dokumentā ietvertos mašīnlasāmos datus. Gaisa pārvadātāji to dara saskaņā ar 12. punktā minētajām detalizētajām tehniskajām prasībām un darbības noteikumiem, tiklīdz šādi noteikumi ir pieņemti un piemērojami.

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

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

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

9. Pārejas periodā papildus 7. punktā minētajiem automatizētajiem līdzekļiem gaisa pārvadātāji nodrošina pasažieriem iespēju sniegt IPI datus manuāli, kad tie veic reģistrāciju tiešsaistē. Šādos gadījumos nolūkā nodrošināt atbilstību 4. punktam gaisa pārvadātāji izmanto datu pārbaudes metodes.

10. Šā panta 9. punktā minētais pārejas periods neietekmē gaisa pārvadātāju tiesības pirms pasažieru iekāpšanas gaisa kuģī lidostā pārbaudīt IPI datus, kas savākti tiešsaistes reģistrācijas procesā, lai nodrošinātu atbilstību 4. punktam saskaņā ar piemērojamiem Savienības tiesību aktiem.

11. Komisija tiek pilnvarota, sākot no dienas, kas ir četrus gadus pēc maršrutētāja darbības sākšanas, attiecībā uz 34. pantā minētajiem IPI datiem, pamatojoties uz izvērtējumu par IPI datu vākšanas automatizēto līdzekļu pieejamību un piekļūstamību, pieņemt deleģēto aktu saskaņā ar 43. pantu, lai izbeigtu šā panta 9. punktā minēto pārejas periodu.

12. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 43. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai papildinātu šo regulu, nosakot detalizētas tehniskās prasības un darbības noteikumus par šā panta 2. punkta a)–d) apakšpunktā minēto IPI datu vākšanu, kas tiek veikta ar automatizētiem līdzekļiem saskaņā ar šā panta 7. un 8. punktu, un par IPI datu manuālu vākšanu ārkārtas apstākļos saskaņā ar šā panta 7. punktu un šā panta 9. punktā minētajā pārejas periodā. Minētās tehniskās prasības un darbības noteikumi ietver prasības par datu drošību un ceļošanas dokumenta mašīnlasāmo datu vākšanai pieejamo uzticamāko automatizēto līdzekļu izmantošanu.

5. pants

Gaisa pārvadātāju pienākumi attiecībā uz IPI datu un citu PDR datu nosūtīšanu

1. Gaisa pārvadātāji šifrētos IPI datus maršrutētājam nosūta ar elektroniskiem līdzekļiem to nosūtīšanai Pasažieru informācijas nodaļām saskaņā ar 12. pantu. Gaisa pārvadātāji IPI datus nosūta saskaņā ar šā panta 4. punktā minētajiem detalizētajiem noteikumiem, tiklīdz šādi noteikumi ir pieņemti un piemērojami.

2. Pieņemot pasākumus saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/681 8. panta 1. punktu, dalībvalstis pieprasa gaisa pārvadātājiem visus citus PDR datus, ko tie savākuši savas parastās uzņēmējdarbības gaitā, nosūtīt vienīgi maršrutētājam, ievērojot kopīgos protokolus un datu formātus, kas noteikti atbilstīgi minētās direktīvas 16. pantam.

3. Gaisa pārvadātāji nosūta IPI datus:

a) par pasažieriem:

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

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

b) par visiem apkalpes locekļiem tūlīt pēc iekāpšanas slēgšanas, proti, tiklīdz apkalpe ir iekāpusi gaisa kuģī pirms izlidošanas un tās izkāpšana vairs nav iespējama.

4. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 43. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai papildinātu šo regulu, nosakot vajadzīgos detalizētos noteikumus par kopīgajiem protokoliem un saderīgajiem datu formātiem, kas jāizmanto, lai šifrētā veidā nosūtītu IPI datus šā panta 1. punktā minētajam maršrutētājam, tostarp nosūtītu IPI datus reģistrācijas brīdī, un nosakot datu drošības prasības. Šādi detalizēti noteikumi nodrošina, ka gaisa pārvadātāji IPI datus nosūta, izmantojot vienu un to pašu struktūru un saturu.

6. pants

IPI datu glabāšanas periods un to dzēšana

Gaisa pārvadātāji no brīža, kad maršrutētājs ir saņēmis IPI datus, kas tam nosūtīti saskaņā ar 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta ii) punktu un b) apakšpunktu, glabā 48 stundas saskaņā ar 4. pantu savāktos IPI datus par visiem pasažieriem un apkalpi. Pēc minētā perioda beigām gaisa pārvadātāji šādus IPI datus nekavējoties un neatgriezeniski dzēš, neskarot gaisa pārvadātāju iespēju datus saglabāt un izmantot, ja tas nepieciešams to parastās uzņēmējdarbības gaitā saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem un 16. panta 1. un 3. punktu.

7. pants

IPI datu labošana, papildināšana un atjaunināšana

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

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

3. Ja gaisa pārvadātājs pēc IPI datu nosūtīšanas saskaņā ar 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta i) punktu, bet pirms nosūtīšanas saskaņā ar 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta ii) punktu konstatē, ka tā nosūtītie dati ir neprecīzi, tas nekavējoties nosūta maršrutētājam labotos IPI datus.

4. Ja gaisa pārvadātājs pēc IPI datu nosūtīšanas saskaņā ar 5. panta 3. punkta a) apakšpunkta ii) punktu vai b) apakšpunktu konstatē, ka tā nosūtītie dati ir neprecīzi, nepilnīgi vai vairs nav aktuāli, tas nekavējoties nosūta maršrutētājam labotos, papildinātos vai atjauninātos IPI datus.

5. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 43. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot vajadzīgos detalizētos noteikumus par IPI datu labošanu, papildināšanu un atjaunināšanu šā panta nozīmē.

8. pants

Pamattiesības

1. Personas datu vākšana un apstrāde, ko saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2025/12 veic gaisa pārvadātāji un kompetentās iestādes, nerada personu diskrimināciju Eiropas Savienības Pamattiesību hartas (“Harta”) 21. pantā uzskaitīto pamatojumu dēļ.

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

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

3. NODAĻA

NOTEIKUMI ATTIECĪBĀ UZ MARŠRUTĒTĀJU

9. pants

Maršrutētājs

1. Lai atvieglotu gaisa pārvadātāju veikto šifrēto IPI datu un citu PDR datu nosūtīšanu Pasažieru informācijas nodaļām saskaņā ar šo regulu, *eu-LISA* saskaņā ar 25. un 26. pantu projektē, izstrādā, mitina un tehniski pārvalda maršrutētāju.

2. Maršrutētāju veido šādi elementi:

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

b) drošs sakaru kanāls starp centrālo infrastruktūru un Pasažieru informācijas nodaļām un drošs sakaru kanāls starp centrālo infrastruktūru un gaisa pārvadātājiem, kuru izmanto IPI datu un citu PDR datu nosūtīšanai un visu ar to saistīto sakaru nodrošināšanai, kā arī dalībvalstu izvēlēto lidojumu, kas minēti 12. panta 4. punktā, un jebkādu atjauninājumu ievadīšanai maršrutētājā;

c) drošs kanāls reāllaika lidojumu satiksmes datu saņemšanai.

3. Neskarot šīs regulas 10. pantu, maršrutētājs, ja nepieciešams un ciktāl tas tehniski iespējams, koplieto un atkārtoti izmanto Regulas (ES) 2017/2226 13. pantā minētā tīmekļa pakalpojuma, Regulas (ES) 2018/1240 6. panta 2. punkta k) apakšpunktā minētās pārvadātāju vārtejas un Regulas (EK) Nr. 767/2008 45.c pantā minētās pārvadātāju vārtejas tehniskos komponentus, tostarp aparatūru un programmatūru.

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

4. Maršrutētājs automātiski izgūst datus un saskaņā ar šīs regulas 39. pantu dara tos pieejamus centrālajam ziņošanas un statistikas repozitorijam (*CRRS*), kas izveidots ar Regulas (ES) 2019/818 39. pantu.

5. *eu-LISA* maršrutētāju projektē un izstrādā tā, lai, nosūtot IPI datus un citus PDR datus no gaisa pārvadātāja maršrutētājam saskaņā ar 5. pantu un IPI datus un citus PDR datus no maršrutētāja Pasažieru informācijas nodaļām saskaņā ar 12. pantu un *CRRS* saskaņā ar 39. panta 2. punktu, šie IPI dati un citi PDR dati tranzīta laikā ir pilnībā šifrēti.

10. pants

Maršrutētāja ekskluzīva izmantošana

Piemērojot šo regulu, maršrutētāju izmanto tikai:

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

b) Pasažieru informācijas nodaļas nolūkā saņemt šifrētus IPI datus un citus PDR datus saskaņā ar šo regulu;

c) pamatojoties uz starptautiskiem nolīgumiem, kas ļauj nosūtīt PDR datus ar maršrutētāja starpniecību un ko Savienība noslēgusi ar trešām valstīm, kuras ir noslēgušas nolīgumu par to asociēšanu Šengenas *acquis* īstenošanā, piemērošanā un pilnveidošanā.

Šis pants neskar Regulas (EK) 2025/12 12. pantu.

11. pants

Datu formāts un nosūtīšanas pārbaudes

1. Maršrutētājs automatizēti, pamatojoties uz reāllaika lidojumu satiksmes datiem, pārbauda, vai gaisa pārvadātājs ir nosūtījis IPI datus saskaņā ar 5. panta 1. punktu vai citus PDR datus saskaņā ar 5. panta 2. punktu.

2. Maršrutētājs nekavējoties un automatizēti pārbauda, vai IPI dati, kas tam nosūtīti saskaņā ar 5. panta 1. punktu, atbilst 5. panta 4. punktā minētajiem detalizētajiem noteikumiem par saderīgiem datu formātiem.

3. Maršrutētājs nekavējoties un automatizēti pārbauda, vai citi PDR dati, kas tam nosūtīti saskaņā ar 5. panta 2. punktu, atbilst Direktīvas (ES) 2016/681 16. pantā minētajiem noteikumiem par saderīgiem datu formātiem.

4. Ja 1. punktā minētajā pārbaudē tiek konstatēts, ka gaisa pārvadātājs datus nav nosūtījis, vai ja 2. vai 3. punktā minētajā pārbaudē tiek konstatēts, ka dati neatbilst detalizētajiem noteikumiem par saderīgiem datu formātiem, maršrutētājs par to nekavējoties un automatizēti paziņo attiecīgajam gaisa pārvadātājam un to dalībvalstu Pasažieru informācijas nodaļām, kurām dati bija jānosūta saskaņā ar 12. panta 1. punktu. Šādos gadījumos gaisa pārvadātājs nekavējoties nosūta IPI datus un citus PDR datus saskaņā ar 5. pantu.

5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros precizē nepieciešamos detalizētos tehniskos un procedūras noteikumus, ko piemēro šā panta 1.–4. punktā minētajām pārbaudēm un paziņojumiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 42. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

12. pants

IPI datu un citu PDR datu nosūtīšana no maršrutētāja Pasažieru informācijas nodaļām

1. Pēc 11. pantā minēto datu formātu un nosūtīšanas pārbaužu veikšanas maršrutētājs nosūta šifrētos IPI datus un jebkādus citus PDR datus, ko tam nosūtījuši gaisa pārvadātāji saskaņā ar 5. panta 1. un 2. punktu un attiecīgā gadījumā 7. panta 3. un 4. punktu, tās dalībvalsts Pasažieru informācijas nodaļām, kuras teritorijā lidojumam būs nolaišanās vai no kuras tam būs izlidošana, vai – ES iekšējo lidojumu gadījumā – abu šo dalībvalstu Pasažieru informācijas nodaļām. Tas nekavējoties un automatizēti nosūta minētos datus, nekādā veidā nemainot to saturu. Ja lidojumam ir viena vai vairākas starpnosēšanās tādu citu dalībvalstu teritorijā, kuras nav izlidošanas dalībvalstis, maršrutētājs nosūta IPI datus un jebkādus citus PDR datus visu attiecīgo dalībvalstu Pasažieru informācijas nodaļām.

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

Tomēr ES iekšējo lidojumu gadījumā maršrutētājs nosūta attiecīgajām Pasažieru informācijas nodaļām IPI datus un citus PDR datus vienīgi par tiem lidojumiem, kas ietverti 4. punktā minētajā sarakstā.

2. Maršrutētājs nosūta IPI datus un citus PDR datus saskaņā ar 6. punktā minētajiem detalizētajiem noteikumiem, tiklīdz šādi noteikumi ir pieņemti un piemērojami.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka to Pasažieru informācijas nodaļas pēc IPI datu un citu PDR datu saņemšanas saskaņā ar 1. punktu nekavējoties un automatizēti apstiprina šādu datu saņemšanu maršrutētājam.

4. Dalībvalstis, kas nolemj Direktīvu (ES) 2016/681 piemērot ES iekšējiem lidojumiem saskaņā ar minētās direktīvas 2. pantu, izveido attiecīgo izvēlēto ES iekšējo lidojumu vai maršrutu sarakstu. Dalībvalstis var izmantot izlidošanas lidostas un ielidošanas lidostas kodu, lai norādītu izvēlētos lidojumus vai maršrutus. Minētās dalībvalstis saskaņā ar minētās direktīvas 2. pantu un šīs regulas 13. pantu regulāri pārskata un vajadzības gadījumā atjaunina minētos sarakstus. Pienācīgi pamatotos gadījumos dalībvalsts var izvēlēties visus ES iekšējos lidojumus vai maršrutus saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/681 un šīs regulas 13. pantu.

Dalībvalstis līdz attiecīgajai šīs regulas piemērošanas dienai, kas minēta 45. panta otrajā daļā, ar automatizētiem līdzekļiem ievada maršrutētājā izvēlētos lidojumus vai maršrutus, izmantojot 9. panta 2. punkta b) apakšpunktā minēto drošo sakaru kanālu, un pēc tam nodrošina maršrutētājam jebkādus minētās informācijas atjauninājumus.

5. Informāciju, ko dalībvalstis ievadījušas maršrutētājā, apstrādā konfidenciāli, un *eu-LISA* darbinieku piekļuve minētajai informācijai aprobežojas ar to, kas ir absolūti nepieciešams tehnisku problēmu novēršanai. *eu-LISA* pēc tam, kad maršrutētājs no dalībvalsts ir saņēmis minēto informāciju vai jebkādus tās atjauninājumus, nodrošina, ka maršrutētājs nekavējoties saskaņā ar 1. punktu nosūta minētās dalībvalsts Pasažieru informācijas nodaļai IPI datus un citus PDR datus par izvēlētajiem lidojumiem vai maršrutiem.

6. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem precizē vajadzīgos detalizētos tehniskos un procedūras noteikumus par IPI datu un citu PDR datu nosūtīšanu no šā panta 1. punktā minētā maršrutētāja un par informācijas ievadīšanu šā panta 4. punktā minētajā maršrutētājā, tostarp par prasībām datu drošības jomā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 42. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

13. pants

ES iekšējo lidojumu atlase

1. Dalībvalstis, kas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/681 2. pantu nolemj minēto direktīvu un attiecīgi šo regulu piemērot ES iekšējiem lidojumiem, šādus ES iekšējos lidojumus izvēlas saskaņā ar šo pantu.

2. Dalībvalstis Direktīvu (ES) 2016/681 un līdz ar to šo regulu var piemērot visiem ES iekšējiem lidojumiem, kas ielido to teritorijā vai izlido no tās tikai reālu un pastāvošu vai paredzamu terorisma draudu situācijās, balstoties uz lēmumu, kura pamatā ir draudu novērtējums un kurš ir ierobežots laikā, nepārsniedz to, kas ir absolūti nepieciešams, un kuru var efektīvi pārskatīt vai nu tiesa, vai arī neatkarīga administratīva iestāde, kuras lēmums ir saistošs.

3. Ja nav reālu un pastāvošu vai paredzamu terorisma draudu, dalībvalstis, kas piemēro Direktīvu (ES) 2016/681 un attiecīgi šo regulu ES iekšējiem lidojumiem, izvēlas šādus ES iekšējos lidojumus saskaņā ar tāda novērtējuma rezultātiem, kurš veikts, pamatojoties uz šā panta 4.–7. punktā noteiktajām prasībām.

4. Šā panta 3. punktā minēto novērtējumu:

a) veic objektīvā, pienācīgi pamatotā un nediskriminējošā veidā saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/681 2. pantu;

b) tajā ņem vērā tikai tos kritērijus, kuri ir būtiski teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem un kuriem ir objektīva saikne, tostarp netieša saikne, ar pasažieru gaisa pārvadājumiem, un kuri nav balstīti tikai uz Hartas 21. pantā uzskaitītajiem pamatojumiem attiecībā uz pasažieriem vai pasažieru grupām;

c) tajā izmanto tikai tādu informāciju, uz kuru var balstīties objektīvs, pienācīgi pamatots un nediskriminējošs novērtējums.

5. Pamatojoties uz 3. punktā minēto novērtējumu, dalībvalstis izvēlas tikai tādus ES iekšējos lidojumus, kuri cita starpā ir saistīti ar konkrētiem maršrutiem, ceļošanas modeļiem vai lidostām, par kuriem ir norādes attiecībā uz teroristu nodarījumiem un smagiem noziegumiem un kuri pamato IPI un citu PDR datu apstrādi. ES iekšējo lidojumu izlase aprobežojas ar to, kas ir absolūti nepieciešams, lai sasniegtu Direktīvas (ES) 2016/681 un šīs regulas mērķus.

6. Dalībvalstis glabā visu dokumentāciju par 3. punktā minēto novērtējumu, tostarp attiecīgā gadījumā par jebkuru tā pārskatīšanu, un saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/680 pēc pieprasījuma dara to pieejamu savām neatkarīgajām uzraudzības iestādēm un valsts uzraudzības iestādēm.

7. Dalībvalstis saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/681 2. pantu regulāri un vismaz reizi 12 mēnešos pārskata 3. punktā minēto novērtējumu, lai ņemtu vērā izmaiņas apstākļos, kas pamatoja ES iekšējo lidojumu atlasi, un lai nodrošinātu, ka ES iekšējo lidojumu atlase joprojām aprobežojas ar to, kas ir absolūti nepieciešams.

8. Komisija veicina regulāru viedokļu apmaiņu par atlases kritērijiem, ko piemēro 3. punktā minētajam novērtējumam, tostarp paraugprakses apmaiņu, kā arī brīvprātīgu informācijas apmaiņu par izvēlētiem lidojumiem.

14. pants

IPI datu un citu PDR datu dzēšana no maršrutētāja

IPI datus un citus PDR datus, kas nosūtīti maršrutētājam saskaņā ar šo regulu, maršrutētājā glabā tikai tiktāl, cik nepieciešams, lai pabeigtu nosūtīšanu attiecīgajām Pasažieru informācijas nodaļām saskaņā ar šo regulu, un tos nekavējoties, neatgriezeniski un automatizēti dzēš no maršrutētāja abās šādās situācijās:

a) ja saskaņā ar 12. panta 3. punktu ir apstiprināts, ka IPI datu un citu PDR datu nosūtīšana attiecīgajām Pasažieru informācijas nodaļām ir pabeigta;

b) ja IPI dati vai citi PDR dati attiecas uz ES iekšējiem lidojumiem, kas nav iekļauti 12. panta 4. punktā minētajos sarakstos.

Maršrutētājs automātiski informē *eu-LISA* un Pasažieru informācijas nodaļas par b) apakšpunktā minēto ES iekšējo lidojumu datu tūlītēju dzēšanu.

15. pants

Pasažieru informācijas nodaļu veikta IPI datu un citu PDR datu apstrāde

IPI datus un citus PDR datus, kas nosūtīti Pasažieru informācijas nodaļām saskaņā ar šo regulu, tās pēc tam apstrādā saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/681, jo īpaši attiecībā uz noteikumiem par Pasažieru informācijas nodaļu veiktu IPI datu un citu PDR datu apstrādi, tostarp noteikumiem, kas izklāstīti minētās direktīvas 6., 10., 12. un 13. pantā, un vienīgi nolūkā novērst, atklāt un izmeklēt teroristu nodarījumus un smagus noziegumus un saukt pie atbildības par tiem.

Pasažieru informācijas nodaļas vai citas kompetentās iestādes nekādā gadījumā neapstrādā IPI datus un citus PDR datus profilēšanas nolūkos, kā minēts Direktīvas (ES) 2016/680 11. panta 3. punktā.

16. pants

Veicamās darbības gadījumos, kad tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju

1. Ja IPI datu vai citu PDR datu nosūtīšanai maršrutētāju tehniski nav iespējams izmantot tā atteices dēļ, *eu-LISA* nekavējoties automatizēti informē gaisa pārvadātājus un Pasažieru informācijas nodaļas par minēto tehnisko neiespējamību. Šādā gadījumā *eu-LISA* nekavējoties veic pasākumus, lai novērstu maršrutētāja izmantošanas tehnisko neiespējamību, un nekavējoties informē gaisa pārvadātājus un Pasažieru informācijas nodaļas par sekmīgu tehniskās neiespējamības novēršanu.

Periodā starp minētajiem paziņojumiem nepiemēro 5. panta 1. punktu, ja tehniskās neiespējamības dēļ IPI datus vai citus PDR datus nav iespējams nosūtīt maršrutētājam. Gaisa pārvadātāji glabā IPI datus vai citus PDR datus tik ilgi, kamēr tehniskā neiespējamība nav sekmīgi novērsta. Tiklīdz tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, gaisa pārvadātāji nosūta datus maršrutētājam saskaņā ar 5. panta 1. punktu.

Ja tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju un izņēmuma gadījumos, kuri saistīti ar šīs regulas mērķiem un kuru dēļ Pasažieru informācijas nodaļām ir nekavējoties jāsaņem IPI dati vai citi PDR dati laikā, kad tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju, Pasažieru informācijas nodaļas var pieprasīt gaisa pārvadātājiem izmantot jebkādus citus piemērotus līdzekļus, kas nodrošina vajadzīgo datu drošības, datu kvalitātes un datu aizsardzības līmeni, lai IPI datus vai citus PDR datus nosūtītu tieši Pasažieru informācijas nodaļām. Pasažieru informācijas nodaļas apstrādā IPI datus vai citus PDR datus, kas saņemti, izmantojot jebkādus citus piemērotus līdzekļus, saskaņā ar Direktīvā (ES) 2016/681 paredzētajiem noteikumiem un aizsardzības pasākumiem.

Pēc *eu-LISA* paziņojuma par to, ka tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, un ja saskaņā ar 12. panta 3. punktu tiek apstiprināts, ka IPI datu vai citu PDR datu nosūtīšana attiecīgajai Pasažieru informācijas nodaļai ar maršrutētāja starpniecību ir pabeigta, šī Pasažieru informācijas nodaļa nekavējoties dzēš ar jebkādiem citiem piemērotiem līdzekļiem saņemtos IPI datus vai citus PDR datus.

2. Ja 23. pantā minēto kādas dalībvalsts sistēmu vai infrastruktūras atteices dēļ maršrutētāju tehniski nav iespējams izmantot, lai nosūtītu IPI datus vai citus PDR datus, minētās dalībvalsts Pasažieru informācijas nodaļa nekavējoties automatizēti informē pārējās Pasažieru informācijas nodaļas, *eu-LISA* un Komisiju par minēto tehnisko neiespējamību. Šajā gadījumā minētā dalībvalsts nekavējoties veic pasākumus, lai novērstu to, ka maršrutētāju tehniski nav iespējams izmantot, un nekavējoties informē citas Pasažieru informācijas nodaļas, *eu-LISA* un Komisiju par sekmīgu tehniskās neiespējamības novēršanu. Maršrutētājā glabā IPI datus vai citus PDR datus tik ilgi, kamēr tehniskā neiespējamība nav sekmīgi novērsta. Tiklīdz tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, maršrutētājs nosūta datus saskaņā ar 12. panta 1. punktu.

Ja tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju un izņēmuma gadījumos, kuri saistīti ar šīs regulas mērķiem un kuru dēļ Pasažieru informācijas nodaļām ir nekavējoties jāsaņem IPI dati vai citi PDR dati laikā, kad tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju, Pasažieru informācijas nodaļas var pieprasīt gaisa pārvadātājiem izmantot jebkādus citus piemērotus līdzekļus, kas nodrošina vajadzīgo datu drošības, datu kvalitātes un datu aizsardzības līmeni, lai IPI datus vai citus PDR datus nosūtītu tieši Pasažieru informācijas nodaļām. Pasažieru informācijas nodaļas apstrādā IPI datus vai citus PDR datus, kas saņemti, izmantojot jebkādus citus piemērotus līdzekļus, saskaņā ar Direktīvā (ES) 2016/681 paredzētajiem noteikumiem un aizsardzības pasākumiem.

Pēc *eu-LISA* paziņojuma par to, ka tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, un ja saskaņā ar 12. panta 3. punktu tiek apstiprināts, ka IPI datu vai citu PDR datu nosūtīšana attiecīgajai Pasažieru informācijas nodaļai ar maršrutētāja starpniecību ir pabeigta, šī Pasažieru informācijas nodaļa nekavējoties dzēš ar jebkādiem citiem piemērotiem līdzekļiem saņemtos IPI datus vai citus PDR datus.

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

Periodā starp minētajiem paziņojumiem nepiemēro 5. panta 1. punktu, ja tehniskās neiespējamības dēļ IPI datus vai citus PDR datus nav iespējams nosūtīt maršrutētājam. Gaisa pārvadātāji glabā IPI datus vai citus PDR datus tik ilgi, kamēr tehniskā neiespējamība nav sekmīgi novērsta. Tiklīdz tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, gaisa pārvadātāji nosūta datus maršrutētājam saskaņā ar 5. panta 1. punktu.

Ja tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju un izņēmuma gadījumos, kuri saistīti ar šīs regulas mērķiem un kuru dēļ Pasažieru informācijas nodaļām ir nekavējoties jāsaņem IPI dati vai citi PDR dati laikā, kad tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju, Pasažieru informācijas nodaļas var pieprasīt gaisa pārvadātājiem izmantot jebkādus citus piemērotus līdzekļus, kas nodrošina vajadzīgo datu drošības, datu kvalitātes un datu aizsardzības līmeni, lai IPI datus vai citus PDR datus nosūtītu tieši Pasažieru informācijas nodaļām. Pasažieru informācijas nodaļas apstrādā IPI datus vai citus PDR datus, kas saņemti, izmantojot jebkādus citus piemērotus līdzekļus, saskaņā ar Direktīvā (ES) 2016/681 paredzētajiem noteikumiem un aizsardzības pasākumiem.

Pēc *eu-LISA* paziņojuma par to, ka tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, un ja saskaņā ar 12. panta 3. punktu tiek apstiprināts, ka IPI datu vai citu PDR datu nosūtīšana attiecīgajai Pasažieru informācijas nodaļai ar maršrutētāja starpniecību ir pabeigta, šī Pasažieru informācijas nodaļa nekavējoties dzēš ar jebkādiem citiem piemērotiem līdzekļiem saņemtos IPI datus vai citus PDR datus.

Ja tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, attiecīgais gaisa pārvadātājs nekavējoties iesniedz 37. pantā minētajai valsts IPI uzraudzības iestādei ziņojumu, kurā ietverta visa vajadzīgā informācija par tehnisko neiespējamību, tostarp par tehniskās neiespējamības iemesliem, tās apmēru un sekām, kā arī pasākumiem, kas veikti tās novēršanai.

4. NODAĻA

ĪPAŠI NOTEIKUMI PAR PERSONAS DATU AIZSARDZĪBU UN DROŠĪBU

17. pants

Reģistra ierakstu glabāšana

1. Gaisa pārvadātāji izveido reģistra ierakstus par visām ar IPI datiem saistītām apstrādes darbībām, kas saskaņā ar šo regulu veiktas, izmantojot 4. panta 7. punktā minētos automatizētos līdzekļus. Minētie reģistra ieraksti ietver IPI datu nosūtīšanas datumu, laiku un vietu. Minētie reģistra ieraksti neietver nekādus personas datus, izņemot informāciju, kas vajadzīga, lai identificētu attiecīgo gaisa pārvadātāja darbinieku.

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

a) gaisa pārvadātāju, kas nosūtījis maršrutētājam IPI datus un citus PDR datus;

b) gaisa pārvadātāju, kas nosūtījis maršrutētājam citus PDR datus;

c) Pasažieru informācijas nodaļas, kurām ar maršrutētāja starpniecību tika nosūtīti IPI dati;

d) Pasažieru informācijas nodaļas, kurām ar maršrutētāja starpniecību tika nosūtīti citi PDR dati;

e) šī punkta a)–d) apakšpunktā minētās nosūtīšanas datumu un laiku un minētās nosūtīšanas vietu;

f) *eu-LISA* darbinieku piekļuvi, kas vajadzīga maršrutētāja uzturēšanai, kā minēts 26. panta 3. punktā;

g) jebkādu citu ar minētajām apstrādes darbībām saistītu informāciju, kas vajadzīga, lai uzraudzītu IPI datu un citu PDR datu drošību un integritāti, kā arī minēto apstrādes darbību likumību.

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

3. Šā panta 1. un 2. punktā minētos reģistra ierakstus izmanto vienīgi nolūkā nodrošināt IPI datu un citu PDR datu drošību un integritāti un apstrādes likumību, jo īpaši attiecībā uz atbilstību šajā regulā noteiktajām prasībām, tostarp procedūrām, ar kurām atbilstīgi 37. un 38. pantam nosaka sodus par minēto prasību ievērošanas pārkāpumiem.

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

5. Šīs regulas 37. pantā minētajai valsts IPI uzraudzības iestādei un Pasažieru informācijas nodaļām ir piekļuve attiecīgajiem šā panta 1. punktā minētajiem reģistra ierakstiem, ja tas ir nepieciešams šā panta 3. punktā minētajos nolūkos.

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

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

18. pants

Pienākumi datu aizsardzības jomā

1. Gaisa pārvadātāji ir pārziņi Regulas (ES) 2016/679 4. panta 7. punkta nozīmē attiecībā uz IPI datu un citu PDR datu, kas ir personas dati, apstrādi saistībā ar to, kā gaisa pārvadātāji vāc šādus datus un nosūta tos maršrutētājam saskaņā ar šo regulu.

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

Visas dalībvalstu izraudzītās kompetentās iestādes ir kopīgi pārziņi saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/680 21. pantu personas datu apstrādes nolūkā maršrutētājā.

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

4. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros nosaka kopīgo pārziņu attiecīgos pienākumus un pienākumu sadalījumu starp kopīgajiem pārziņiem un apstrādātāju. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 42. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

19. pants

Informācija pasažieriem

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

Minēto informāciju saskaņā ar 4. pantu pasažieriem paziņo rakstiski un viegli pieejamā formātā rezervācijas brīdī un reģistrācijas brīdī neatkarīgi no tā, kādi līdzekļi tiek izmantoti personas datu vākšanai reģistrācijas brīdī.

20. pants

Drošība

1. *eu-LISA* nodrošina to IPI datu un citu PDR datu, jo īpaši personas datu, kurus tā apstrādā saskaņā ar šo regulu, drošību un šifrēšanu. Pasažieru informācijas nodaļas un gaisa pārvadātāji nodrošina to saskaņā ar šo regulu apstrādāto IPI datu, jo īpaši IPI datu, kas ir personas dati, drošību. *eu-LISA*, Pasažieru informācijas nodaļas un gaisa pārvadātāji saskaņā ar to attiecīgajiem pienākumiem un atbilstīgi Savienības tiesību aktiem savstarpēji sadarbojas, lai garantētu šādu drošību.

2. *eu-LISA* garantē ar lidojumiem un maršrutiem, ko dalībvalstis izvēlējušās saskaņā ar 12. panta 4. punktu, saistīto datu drošību un konfidencialitāti. Pasažieru informācijas nodaļas un gaisa pārvadātāji nodrošina to saskaņā ar šo regulu apstrādāto IPI datu, jo īpaši IPI datu, kas ir personas dati, drošību. *eu-LISA*, Pasažieru informācijas nodaļas un gaisa pārvadātāji saskaņā ar to attiecīgajiem pienākumiem un atbilstīgi Savienības tiesību aktiem savstarpēji sadarbojas, lai garantētu šādu drošību.

3. *eu-LISA* veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu maršrutētāja un ar maršrutētāja starpniecību nosūtīto IPI datu un citu PDR datu, jo īpaši personas datu, drošību, tostarp izstrādājot, īstenojot un regulāri atjauninot drošības plānu, darbības nepārtrauktības plānu un negadījuma seku novēršanas plānu, lai:

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

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

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

d) nodrošinātu, ka ir iespējams pārbaudīt un konstatēt, kurām Pasažieru informācijas nodaļām tiek ar maršrutētāja starpniecību nosūtīti IPI dati vai citi PDR dati;

e) atbilstīgi ziņotu valdei par jebkādām maršrutētāja darbības kļūmēm;

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

Šā punkta pirmajā daļā minētie pasākumi neskar Regulas (ES) 2016/679 32. pantu, Regulas (ES) 2018/1725 33. pantu vai Direktīvas (ES) 2016/680 29. pantu.

21. pants

Pašuzraudzība

Gaisa pārvadātāji un Pasažieru informācijas nodaļas uzrauga atbilstību saviem pienākumiem, kas attiecīgi noteikti šajā regulā, jo īpaši attiecībā uz IPI datu, kas ir personas dati, apstrādi. Gaisa pārvadātāju gadījumā uzraudzība ietver 17. pantā minēto reģistra ierakstu biežu pārbaudi.

22. pants

Personas datu aizsardzības revīzijas

1. Neatkarīgās uzraudzības iestādes, kuras minētas Direktīvas (ES) 2016/680 41. pantā, vismaz reizi četros gados veic revīziju par to, kā Pasažieru informācijas nodaļas šīs regulas nolūkos veic IPI datu, kas ir personas dati, apstrādes darbības. Dalībvalstis nodrošina to neatkarīgajām uzraudzības iestādēm pietiekamus resursus un speciālās zināšanas, lai tās veiktu ar šo regulu tām uzticētos uzdevumus.

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

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

5. NODAĻA

AR MARŠRUTĒTĀJU SAISTĪTI JAUTĀJUMI

23. pants

Pasažieru informācijas nodaļu savienojumi ar maršrutētāju

1. Dalībvalstis nodrošina, ka to Pasažieru informācijas nodaļas ir savienotas ar maršrutētāju. Dalībvalstis nodrošina, ka to valsts mēroga sistēmas un infrastruktūra, ko izmanto saskaņā ar šo regulu nosūtītu IPI datu un citu PDR datu saņemšanai un turpmākai apstrādei, ir integrētas ar maršrutētāju.

Dalībvalstis nodrošina, ka savienojums ar maršrutētāju un integrācija ar to ļauj dalībvalstu Pasažieru informācijas nodaļām saņemt un turpmāk apstrādāt minētos IPI datus un citus PDR datus, kā arī apmainīties ar saistītajiem paziņojumiem likumīgā, drošā, efektīvā un ātrā veidā.

2. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem precizē vajadzīgos detalizētos noteikumus par savienojumiem ar šā panta 1. punktā minēto maršrutētāju, tostarp noteikumus par prasībām datu drošības jomā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 42. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

24. pants

Gaisa pārvadātāju savienojumi ar maršrutētāju

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

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

2. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem precizē vajadzīgos detalizētos noteikumus par savienojumiem ar šā panta 1. punktā minēto maršrutētāju, tostarp noteikumus par prasībām datu drošības jomā. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 42. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

25. pants

eu-LISA uzdevumi attiecībā uz maršrutētāja projektēšanu un izstrādi

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

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

Maršrutētāja izstrāde ietver tehnisko specifikāciju noteikšanu un ieviešanu, testēšanu un projekta vispārējo vadību, kā arī izstrādes posma koordināciju.

3. *eu-LISA* nodrošina, ka maršrutētājs tiek projektēts un izstrādāts tā, lai tas spētu veikt šajā regulā noteiktās funkcijas un sāktu darboties iespējami drīz pēc tam, kad Komisija ir pieņēmusi šīs regulas 4. panta 12. punktā, 5. panta 3. punktā un 7. panta 2. punktā paredzētos deleģētos aktus un šīs regulas 11. panta 5. punktā, 12. panta 4. punktā, 23. panta 2. punktā un 24. panta 2. punktā un Direktīvas (ES) 2016/681 16. panta 3. punktā paredzētos īstenošanas aktus, un pēc tam, kad saskaņā ar Regulas (ES) 2016/679 35. pantu ir veikts novērtējums par ietekmi uz datu aizsardzību.

4. *eu-LISA* nodrošina Pasažieru informācijas nodaļām, citām attiecīgajām dalībvalstu iestādēm un gaisa pārvadātājiem atbilstības testu kopu. Atbilstības testu kopā ietilpst testēšanas vide, simulators, testa datu kopas un testa plāns. Atbilstības testu kopa ļauj veikt šā panta 5. un 6. punktā minētā maršrutētāja visaptverošus testus, un tas paliek pieejams arī pēc minēto testu pabeigšanas.

5. Ja *eu-LISA* uzskata, ka izstrādes posms ir pabeigts attiecībā uz IPI datiem, tā sadarbībā ar Pasažieru informācijas nodaļām, citām attiecīgajām dalībvalstu iestādēm un gaisa pārvadātājiem bez nepamatotas kavēšanās veic visaptverošu maršrutētāja testu un informē Komisiju par minētā testa rezultātiem.

6. Ja *eu-LISA* uzskata, ka izstrādes posms ir pabeigts attiecībā uz citiem PDR datiem, tā bez nepamatotas kavēšanās veic visaptverošus maršrutētāja testus, lai nodrošinātu maršrutētāja savienojumu ar gaisa pārvadātājiem un Pasažieru informācijas nodaļām uzticamību un to, ka gaisa pārvadātāji standartizēti nosūta citus PDR datus un nosūta citus PDR datus saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/681 16. pantu, tostarp izmanto minētās direktīvas 16. panta 2. un 3. punktā minētos kopīgos protokolus un atbalstīto standartizēto datu formātus, lai garantētu pārējo PDR datu nolasāmību. Šādus testus veic sadarbībā ar Pasažieru informācijas nodaļām, citām attiecīgām dalībvalstu iestādēm un gaisa pārvadātājiem. *eu-LISA* informē Komisiju par minēto testu rezultātiem.

26. pants

eu-LISA uzdevumi attiecībā uz maršrutētāja mitināšanu un tehnisko pārvaldību

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

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

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

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

4. Neskarot šā panta 3. punktu un 17. pantu Eiropas Savienības Civildienesta noteikumos, kas paredzēti Padomes Regulā (EEK, *Euratom*, EOTK) Nr. 259/68 ([22]), *eu-LISA* piemēro atbilstīgus noteikumus par dienesta noslēpumu vai citus līdzvērtīgus konfidencialitātes pienākumus saviem darbiniekiem, kam jāstrādā ar IPI datiem un citiem PDR datiem, kurus nosūta ar maršrutētāja starpniecību. Šis pienākums ir spēkā arī pēc tam, kad šie darbinieki vairs neieņem attiecīgo amatu vai netiek nodarbināti, vai viņu attiecīgā profesionālā darbība ir izbeigta.

27. pants

eu-LISA uzticētie atbalsta uzdevumi attiecībā uz maršrutētāju

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

2. *eu-LISA* sniedz atbalstu Pasažieru informācijas nodaļām IPI datu un citu PDR datu saņemšanai ar maršrutētāja starpniecību saskaņā ar šo regulu, jo īpaši attiecībā uz 12. un 23. panta piemērošanu.

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

6. NODAĻA

PĀRVALDĪBA

28. pants

Programmu vadības valde

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

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

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

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

d) viens Komisijas iecelts loceklis.

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

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

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

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

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

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

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

6. Programmu vadības valde beidz pastāvēt līdz šīs regulas piemērošanas dienai, kas minēta 45. panta otrajā daļā.

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

29. pants

IPI-PDR padomdevēja grupa

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

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

3. IPI-PDR padomdevēja grupa veic šādas funkcijas:

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

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

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

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

30. pants

IPI-PDR kontaktgrupa

1. Līdz attiecīgajai šīs regulas piemērošanas dienai, kas minēta 45. panta otrajā daļā, *eu-LISA* valde izveido IPI-PDR kontaktgrupu.

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

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

4. *eu-LISA* valde izstrādā IPI-PDR kontaktgrupas reglamentu, pamatojoties uz IPI-PDR padomdevējas grupas atzinumu.

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

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

31. pants

IPI ekspertu grupa

1. Līdz šīs regulas piemērošanas dienai, kas minēta 45. panta otrās daļas a) apakšpunktā, Komisija izveido IPI ekspertu grupu saskaņā ar horizontālajiem noteikumiem par Komisijas ekspertu grupu izveidi un darbību.

2. IPI ekspertu grupa nodrošina saziņu starp dalībvalstu attiecīgajām iestādēm un starp dalībvalstu attiecīgajām iestādēm un gaisa pārvadātājiem par politikas jautājumiem, kas saistīti ar to konkrētajiem uzdevumiem un pienākumiem saskaņā ar šo regulu, tostarp saistībā ar 38. pantā minētajiem sodiem.

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

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

32. pants

Izmaksas, kas rodas eu-LISA, Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājam, valstu uzraudzības iestādēm un dalībvalstīm

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

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

3. Izmaksas, kas Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājam radušās saistībā ar šajā regulā uzticētajiem uzdevumiem, sedz no Savienības vispārējā budžeta.

4. Izmaksas, kas neatkarīgajām valsts uzraudzības iestādēm radušās saistībā ar šajā regulā uzticētajiem uzdevumiem, sedz dalībvalstis.

33. pants

Ar maršrutētāju saistītā atbildība

Ja kādas dalībvalsts vai gaisa pārvadātāja saskaņā ar šo regulu paredzēto pienākumu neievērošanas dēļ ir nodarīts kaitējums maršrutētājam, minētā dalībvalsts vai gaisa pārvadātājs ir atbildīgi par šādu kaitējumu, kā paredzēts piemērojamos Savienības vai valsts tiesību aktos, ja vien un ciktāl nav pierādīts, ka *eu-LISA*, cita dalībvalsts vai cits gaisa pārvadātājs nav veikuši atbilstīgus pasākumus, lai kaitējumu nepieļautu vai mazinātu tā sekas.

34. pants

Maršrutētāja darbības sākšana attiecībā uz IPI datiem

Komisija bez nepamatotas kavēšanās ar īstenošanas aktu nosaka maršrutētāja darbības sākšanas dienu attiecībā uz IPI datiem, tiklīdz *eu-LISA* ir informējusi Komisiju par to, ka ir sekmīgi pabeigts 25. panta 5. punktā minētais visaptverošais maršrutētāja tests. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 42. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

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

35. pants

Maršrutētāja darbības sākšana attiecībā uz citiem PDR datiem

Komisija bez nepamatotas kavēšanās ar īstenošanas aktu nosaka maršrutētāja darbības sākšanas dienu attiecībā uz citiem PDR datiem, tiklīdz *eu-LISA* ir informējusi Komisiju par 25. panta 6. punktā minēto maršrutētāja visaptverošo testu sekmīgu pabeigšanu, tostarp par maršrutētāja savienojumu ar gaisa pārvadātājiem un Pasažieru informācijas nodaļām

uzticamību un par citu PDR datu, ko nosūtījuši gaisa pārvadātāji un ko nosūtījis maršrutētājs vajadzīgajā standartizētajā formātā, nolasāmību saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/681 16. pantu. Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 42. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

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

36. pants

Maršrutētāja brīvprātīga izmantošana

1. Gaisa pārvadātāji ir tiesīgi izmantot maršrutētāju, lai nosūtītu Direktīvas 2004/82/EK 3. panta 1. un 2. punktā minēto informāciju vai saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/681 8. pantu savāktos citus PDR datus vienai vai vairākām atbildīgajām Pasažieru informācijas nodaļām saskaņā ar minētajām direktīvām, ar nosacījumu, ka attiecīgā dalībvalsts ir piekritusi šādai izmantošanai no attiecīga datuma, ko tā noteikusi. Minētā dalībvalsts sniedz piekrišanu tikai pēc tam, kad tā jo īpaši attiecībā gan uz savu Pasažieru informācijas nodaļu, gan uz konkrētā gaisa pārvadātāja savienojumu ar maršrutētāju ir pārliecinājusies, ka informāciju var nosūtīt likumīgā, drošā, efektīvā un ātrā veidā.

2. Ja gaisa pārvadātājs sāk izmantot maršrutētāju saskaņā ar šā panta 1. punktu, tas turpina izmantot maršrutētāju šādas informācijas nosūtīšanai attiecīgās dalībvalsts Pasažieru informācijas nodaļai līdz attiecīgajai šīs regulas piemērošanas dienai, kas minēta 45. panta otrajā daļā. Tomēr minēto izmantošanu pārtrauc no attiecīga datuma, ko noteikusi minētā dalībvalsts, ja tā uzskata, ka pastāv objektīvi iemesli, kuru dēļ šāda pārtraukšana ir nepieciešama, un ir attiecīgi informējusi gaisa pārvadātāju.

3. Attiecīgā dalībvalsts:

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

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

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

7. NODAĻA

UZRAUDZĪBA, SODI, STATISTIKA UN ROKASGRĀMATA

37. pants

Valsts IPI uzraudzības iestāde

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

2. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts IPI uzraudzības iestādēm ir visi nepieciešamie līdzekļi un visas nepieciešamās izmeklēšanas un izpildes panākšanas pilnvaras, lai tās varētu veikt savus uzdevumus saskaņā ar šo regulu, tostarp vajadzības gadījumā piemērojot 38. pantā minētos sodus. Dalībvalstis nodrošina, ka uz valsts IPI uzraudzības iestādei piešķirto pilnvaru īstenošanu tiek attiecinātas atbilstīgas garantijas saskaņā ar Savienības tiesību aktos garantētajām pamattiesībām.

3. Dalībvalstis līdz 45. panta otrajā daļā minētajai attiecīgajai šīs regulas piemērošanas dienai paziņo Komisijai to iestāžu nosaukumus un kontaktinformāciju, kuras tās izraudzījušās saskaņā ar šā panta 1. punktu. Tās nekavējoties paziņo Komisijai par jebkādām turpmāk veiktām izmaiņām vai grozījumiem minētajā informācijā.

4. Šis pants neskar Regulas (ES) 2016/679 51. pantā, Direktīvas (ES) 2016/680 41. pantā, Direktīvas (ES) 2016/680 41. pantā un Direktīvas (ES) 2016/681 15. pantā minēto uzraudzības iestāžu pilnvaras.

38. pants

Sodi

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

2. Dalībvalstis līdz attiecīgajai šīs regulas piemērošanas dienai, kas minēta 45. panta otrajā daļā, paziņo Komisijai par minētajiem noteikumiem un pasākumiem un nekavējoties paziņo tai par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kuri tos skar.

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

a) pārkāpuma raksturu, smagumu un ilgumu;

b) gaisa pārvadātāja vainas pakāpi;

c) gaisa pārvadātāja iepriekš izdarītos pārkāpumus;

d) gaisa pārvadātāja vispārējo sadarbības līmeni ar kompetentajām iestādēm;

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

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

4. Dalībvalstis nodrošina, ka gadījumā, ja atkārtoti netiek pildītas 5. panta 1. punkta prasības par IPI datu nosūtīšanu, tiek piemēroti atbilstīgi finansiāli sodi līdz 2 % apmērā no gaisa pārvadātāja kopējā apgrozījuma iepriekšējā finanšu gadā. Dalībvalstis nodrošina, ka par citu šajā regulā noteikto pienākumu neizpildi tiek piemēroti samērīgi sodi, tostarp finansiāli sodi.

39. pants

Statistika

1. Lai atbalstītu šīs regulas īstenošanu un piemērošanas uzraudzību un pamatojoties uz 5. un 6. punktā minēto statistikas informāciju, *eu-LISA* katru ceturksni publicē statistiku par maršrutētāja darbību un par to, kā gaisa pārvadātāji ievēro šajā regulā noteiktos pienākumus. Minētā statistika nedod iespēju identificēt privātpersonas.

2. Šā panta 1. punktā izklāstītajos nolūkos maršrutētājs automātiski nosūta *CRRS* 5. un 6. punktā norādītos datus.

3. Lai atbalstītu šīs regulas īstenošanu un piemērošanas uzraudzību, *eu-LISA* katru gadu apkopo statistikas datus gada ziņojumā par iepriekšējo gadu. Tā publicē minēto gada ziņojumu un nosūta to Eiropas Parlamentam, Padomei, Komisijai, Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājam, Eiropas Robežu un krasta apsardzes aģentūrai un 37. pantā minētajām valsts IPI uzraudzības iestādēm. Gada ziņojumā neatklāj konfidenciālas darba metodes, kā arī tas neapdraud dalībvalstu kompetento iestāžu tobrīd veiktās izmeklēšanas.

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

5. *CRRS* sniedz *eu-LISA* šādu statistikas informāciju, kas vajadzīga 44. pantā minētajai ziņošanai un statistikas sagatavošanai saskaņā ar šo pantu, neietverot šādu statistiku par IPI datiem, kura ļauj identificēt attiecīgos pasažierus:

a) informāciju par to, vai dati attiecas uz pasažieri vai apkalpes locekli;

b) pasažiera vai apkalpes locekļa valstspiederību, dzimumu un dzimšanas gadu;

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

d) ceļošanas dokumenta veidu, ceļošanas dokumenta izdevējas valsts trīs burtu kodu un ceļošanas dokumenta derīguma termiņa beigu datumu;

e) tam pašam lidojumam reģistrēto pasažieru skaitu;

f) tā gaisa pārvadātāja kodu, kurš veic lidojumu;

g) to, vai lidojums ir regulārs vai neregulārs;

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

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

j) IPI datu iegūšanai izmantotos tehniskos līdzekļus.

6. *CRRS* sniedz *eu-LISA* šādu statistikas informāciju, kas vajadzīga 44. pantā minētajai ziņošanai un statistikas sagatavošanai saskaņā ar šo pantu, neietverot šādu statistiku par citiem PDR datiem, kura ļauj identificēt attiecīgos pasažierus:

a) datumu un laiku, kad maršrutētājs saņēmis PDR ziņojumu;

b) lidojuma informāciju, kas ietverta konkrētajā PDR ziņojumā iekļautajā ceļojuma maršrutā;

c) informāciju par koplietošanas kodiem, kura ietverta konkrētajā PDR ziņojumā.

7. Regulas 44. pantā minēto ziņojumu izstrādes nolūkos un statistikas sagatavošanai saskaņā ar šo pantu *eu-LISA* glabā *CRRS* šā panta 5. un 6. punktā minētos datus. Tajā glabā šādus datus piecus gadus saskaņā ar 2. punktu, vienlaikus nodrošinot, ka šie dati neļauj identificēt konkrētus pasažierus. *CRRS* sniedz Pasažieru informācijas nodaļu un dalībvalstu citu attiecīgo iestāžu atbilstīgi pilnvarotiem darbiniekiem pielāgojamus ziņojumus un statistiku par IPI datiem, kā minēts šā panta 5. punktā, un citus PDR datus, kā minēts šā panta 6. punktā, lai īstenotu šo regulu un uzraudzītu tās piemērošanu.

8. Šā panta 5. un 6. punktā minēto datu izmantošana nenoved ne pie personu profilēšanas, kā minēts Direktīvas (ES) 2016/680 11. panta 3. punktā, ne pie personu diskriminācijas Hartas 21. pantā uzskaitīto pamatojumu dēļ. Šā panta 5. un 6. punktā minētos datus neizmanto, lai tos salīdzinātu vai savietotu, vai kombinētu ar personas datiem.

9. Regulas (ES) 2019/818 39. panta 2. punktā minētās procedūras, ko *eu-LISA* ieviesusi, lai uzraudzītu maršrutētāja izstrādi un darbību, ietver iespēju sagatavot regulārus statistikas datus minētās uzraudzības nodrošināšanai.

40. pants

Praktiska rokasgrāmata

Komisija ciešā sadarbībā ar Pasažieru informācijas nodaļām, citām attiecīgajām dalībvalstu iestādēm, gaisa pārvadātājiem un attiecīgajām Savienības struktūrām un aģentūrām, sagatavo un dara publiski pieejamu praktisku rokasgrāmatu, kurā ietverti norādījumi, ieteikumi un paraugprakse šīs regulas īstenošanai, tostarp attiecībā uz pamattiesību ievērošanu, kā arī attiecībā uz sodiem saskaņā ar 38. pantu.

Praktiskajā rokasgrāmatā ņem vērā citas attiecīgas rokasgrāmatas.

Komisija praktisko rokasgrāmatu apstiprina ieteikuma veidā.

8. NODAĻA

SAISTĪBA AR CITIEM ESOŠAJIEM INSTRUMENTIEM

41. pants

Grozījums Regulā (ES) 2019/818

Regulas (ES) 2019/818 39. panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem punktiem:

"1. Izveido centrālo ziņošanas un statistikas repozitoriju (*CRRS*), lai saskaņā ar attiecīgajiem tiesību instrumentiem, kas reglamentē *SIS*, *Eurodac* un *ECRIS-TCN*, atbalstītu minēto sistēmu mērķus un lai politikas, operatīvos un datu kvalitātes nolūkos nodrošinātu vairākas sistēmas aptverošus statistikas datus un analītiskus ziņojumus. *CRRS* atbalsta arī Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2025/13 (*) mērķus.

2. *eu-LISA* savos tehniskajos centros izveido, ievieš un mitina *CRRS*, kurā ietverti dati un statistika, kas minēti Regulas (ES) 2018/1862 74. pantā un Regulas (ES) 2019/816 32. pantā un ko loģiski nodala ES informācijas sistēma. *eu-LISA* vāc arī datus un statistiku no maršrutētāja, kas minēts Regulas (ES) 2025/13 39. panta 1. punktā. Iestādēm, kas minētas Regulas (ES) 2018/1862 74. pantā, Regulas (ES) 2019/816 32. pantā un Regulas (ES) 2025/13 13. panta 1. punktā, piešķir piekļuvi *CRRS* tikai ziņošanas un statistikas vajadzībām, izmantojot kontrolētu un drošu piekļuvi un konkrētus lietotāju profilus.

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

9. NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

42. pants

Komiteju procedūra

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

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

43. pants

Deleģēšanas īstenošana

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

2. Pilnvaras pieņemt 4. panta 11. un 12. punktā, 5. panta 4. punktā un 7. panta 5. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2025. gada 28. janvāra. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

Attiecībā uz deleģēto aktu, kas pieņemts saskaņā ar 4. panta 11. punktu, ja Eiropas Parlaments vai Padome ir izteikuši iebildumus saskaņā ar šā panta 6. punktu, Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šā punkta pirmajā daļā minēto automātisko pagarinājumu.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 4. panta 12. punktā, 5. panta 4. punktā un 7. panta 5. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu noteiktajiem principiem.

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

6. Saskaņā ar 4. panta 11. vai 12. punktu, 5. panta 4. punktu vai 7. panta 5. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divu mēnešu laikā pēc tā paziņošanas Eiropas Parlamentam un Padomei ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

44. pants

Uzraudzība un izvērtēšana

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

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

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

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

a) šīs regulas piemērošanu;

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

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

d) šīs regulas ietekmi uz likumīgu pasažieru ceļošanas pieredzi;

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

f) to datu kvalitāti, kurus maršrutētājs nosūta Pasažieru informācijas nodaļām;

g) maršrutētāja darbības rādītājiem attiecībā uz Pasažieru informācijas nodaļām.

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

5. Šā panta 4. punktā minētajā izvērtējumā iekļauj arī novērtējumu par to, vai IPI datu par ES iekšējiem lidojumiem obligātas vākšanas un nosūtīšanas iekļaušana šīs regulas darbības jomā ir nepieciešama, samērīga un efektīva.

6. Komisija izvērtējuma ziņojumu iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājam un Eiropas Pamattiesību aģentūrai. Ņemot vērā veikto izvērtējumu, Komisija vajadzības gadījumā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei leģislatīvā akta priekšlikumu, ar ko paredz grozīt šo regulu.

7. Dalībvalstis un gaisa pārvadātāji pēc pieprasījuma sniedz *eu-LISA* un Komisijai informāciju, kas vajadzīga, lai sagatavotu 2., 3. un 4. punktā minētos ziņojumus. Jo īpaši dalībvalstis sniedz kvantitatīvu un kvalitatīvu informāciju par IPI datu vākšanu no darbības viedokļa. Sniegtā informācija neietver personas datus. Dalībvalstis var atturēties sniegt šādu informāciju, ja un ciktāl tas nepieciešams, lai neatklātu konfidenciālas darba metodes vai neapdraudētu notiekošu izmeklēšanu, ko veic šo dalībvalstu Pasažieru informācijas nodaļas vai citas kompetentās iestādes. Komisija nodrošina, ka visa sniegtā konfidenciālā informācija tiek pienācīgi aizsargāta.

45. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

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

To piemēro:

a) attiecībā uz IPI datiem – no dienas, kad pagājuši divi gadi no dienas, kad maršrutētājs sāk darbību, kā Komisija noteikusi saskaņā ar 34. pantu; un

b) attiecībā uz citiem PDR datiem – no dienas, kad pagājuši četri gadi no dienas, kad maršrutētājs sāk darbību, kā Komisija noteikusi saskaņā ar 35. pantu.

Tomēr:

a) regulas 4. panta 12. punktu, 5. panta 3. punktu, 7. panta 5. punktu, 11. panta 5. punktu, 12. panta 6. punktu, 18. panta 4. punktu, 23. panta 2. punktu, 24. panta 2. punktu, 25. pantu, 28. pantu, 29. pantu, 32. panta 1. punktu, 34. pantu, 35. pantu, 42. pantu un 43. pantu piemēro no 2025. gada 28. janvāra;

b) regulas 6. pantu, 17. panta 1., 2. un 3. punktu, 18. panta 1., 2. un 3. punktu, 19. pantu, 20. pantu, 26. pantu, 27. pantu, 33. un 36. pantu piemēro no dienas, kad maršrutētājs sāk darbību, kā to noteikusi Komisija saskaņā ar 34. un 35. pantu.

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

Briselē, 2024. gada 19. decembrī

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