Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2025/13

2025 1 8

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2025/13

2024 m. gruodžio 19 d.

dėl išankstinės informacijos apie keleivius rinkimo ir perdavimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/818

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 82 straipsnio 1 dalies d punktą ir į 87 straipsnio 2 dalies a punktą,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

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

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros ([2]),

kadangi:

(1) dėl sunkių nusikaltimų ir organizuoto nusikalstamumo tarpvalstybinio aspekto ir nuolatinės teroristinių išpuolių grėsmės Europos teritorijoje reikia imtis veiksmų Sąjungos lygmeniu, kad būtų priimtos tinkamos priemonės saugumui vidaus sienų neturinčioje laisvės, saugumo ir teisingumo erdvėje užtikrinti. Informacija apie transporto keleivius, pavyzdžiui, keleivio duomenų įrašai (toliau – PNR) ir visų pirma išankstinė informacija apie keleivius (toliau – API), yra labai svarbi siekiant nustatyti didelę riziką keliančius keleivius, įskaitant tuos, apie kuriuos kitu atveju teisėsaugos institucijos nieko nesužino, nustatyti nusikalstamų grupių narių tarpusavio ryšius ir kovoti su teroristine veikla;

(2) nors Tarybos direktyvoje 2004/82/EB ([3]) nustatyta oro vežėjų vykdomo API duomenų rinkimo ir perdavimo siekiant pagerinti sienų kontrolę ir kovoti su neteisėta migracija teisinė sistema, joje taip pat nustatyta, kad valstybės narės gali naudoti API duomenis teisėsaugos tikslais. Tačiau vien sukūrus tokią galimybę atsiranda keletas spragų ir trūkumų. Visų pirma tai reiškia, kad oro vežėjai sistemingai nerenka ir neperduoda API duomenų teisėsaugos tikslais. Galimybė API duomenis naudoti teisėsaugos tikslais taip pat reiškia, kad tais atvejais, kai valstybės narės naudojasi ta galimybe, oro vežėjams pagal nacionalinę teisę taikomi skirtingi reikalavimai dėl to, kada ir kaip rinkti ir perduoti API duomenis tais tikslais. Dėl tų skirtumų oro vežėjai ne tik patiria nereikalingų išlaidų ir sunkumų, bet tai taip pat gali pakenkti Sąjungos vidaus saugumui ir veiksmingam valstybių narių kompetentingų teisėsaugos institucijų bendradarbiavimui. Be to, atsižvelgiant į skirtingą tikslų palengvinti sienų kontrolę ir teisėsaugą pobūdį, tikslinga nustatyti atskirą API duomenų rinkimo ir perdavimo kiekvienu iš tų tikslų teisinę sistemą;

(3) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2016/681 ([4]) nustatytos taisyklės dėl PNR duomenų naudojimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais. Pagal tą direktyvą valstybės narės turi priimti būtinas priemones, kad užtikrintų, jog oro vežėjai nacionaliniam informacijos apie keleivius skyriui (toliau – PIU), įsteigtam pagal tą direktyvą, perduotų vykdant įprastą veiklą surinktus PNR duomenis, įskaitant visus surinktus API duomenis. Todėl ta direktyva neužtikrinama, kad API duomenys būtų renkami ir perduodami visais atvejais, nes oro vežėjų veiklos tikslas nėra rinkti visą tokių duomenų rinkinį. Svarbu užtikrinti, kad PIU gautų API duomenis kartu su PNR duomenimis, nes bendras tokių duomenų tvarkymas yra reikalingas tam, kad valstybių narių kompetentingos institucijos galėtų

([1]) OL C 228, 2023 6 29, p. 97.
([2]) 2024 m. balandžio 25 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2024 m. gruodžio 12 d. Tarybos sprendimas.
([3]) 2004 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 2004/82/EB dėl vežėjų įsipareigojimo perduoti duomenis apie keleivius (OL L 261, 2004 8 6, p. 24).
([4]) 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/681 dėl keleivio duomenų įrašo (PNR) duomenų naudojimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais (OL L 119, 2016 5 4, p. 132).

veiksmingai užkirsti kelią teroristiniams ir sunkiems nusikaltimams, juos nustatyti, tirti ir patraukti už juos baudžiamojon atsakomybėn. Visų pirma toks bendras duomenų tvarkymas leidžia tiksliai nustatyti tuos keleivius, kuriuos toms institucijoms gali reikėti išsamiau patikrinti pagal taikytiną teisę. Be to, toje direktyvoje išsamiai nenurodyta, kokia informacija yra API duomenys. Dėl tų priežasčių turėtų būti nustatytos papildomos taisyklės, kuriomis būtų reikalaujama, kad oro vežėjai rinktų ir toliau perduotų konkrečiai apibrėžtą API duomenų rinkinį, kurio reikalavimai turėtų būti taikomi tiek, kiek oro vežėjai pagal tą direktyvą privalo rinkti ir perduoti to paties skrydžio PNR duomenis;

(4) todėl būtina nustatyti aiškias, suderintas ir veiksmingas Sąjungos lygmens API duomenų rinkimo ir perdavimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais taisykles;

(5) atsižvelgiant į tai, kad abu aktai yra glaudžiai susiję, šis reglamentas turėtų būti suprantamas kaip papildantis Direktyvoje (ES) 2016/681 nustatytas taisykles, kaip tai yra išaiškinęs Europos Sąjungos Teisingumo Teismas (ESTT). Todėl API duomenys turi būti renkami ir perduodami tik pagal šį reglamentą, vadovaujantis specifiniais jame nustatytais reikalavimais, be kita ko, kiek jie susiję su situacijomis ir būdu, kuriais tai turi būti daroma. Tačiau tos direktyvos taisyklės taikomos klausimams, kuriems konkrečiai netaikomas šis reglamentas, visų pirma, kiek tai susiję su taisyklėmis dėl PIU gautų API duomenų tolesnio tvarkymo, valstybių narių keitimosi informacija, Europos Sąjungos teisėsaugos bendradarbiavimo agentūros (Europolas) prieigos sąlygų, perdavimo trečiosioms šalims, saugojimo ir nuasmeninimo, taip pat asmens duomenų apsaugos. Tiek, kiek taikomos tos taisyklės, taip pat taikomos tos direktyvos taisyklės dėl sankcijų ir nacionalinių priežiūros institucijų. Šiuo reglamentu neturėtų būti daromas poveikis toms taisyklėms ir todėl, visų pirma, neturėtų būti daromas poveikis reikalavimams ir apsaugos priemonėms, taikomiems PIU tvarkant API duomenis;

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

(7) atsižvelgiant į tai, kad šiuo reglamentu papildoma Direktyva (ES) 2016/681, oro vežėjų pareigos pagal šį reglamentą turėtų būti taikomos visiems skrydžiams, kurių atžvilgiu valstybės narės turi reikalauti, kad oro vežėjai persiųstų PNR duomenis pagal Direktyvą (ES) 2016/681, nepriklausomai nuo tuos skrydžius vykdančių oro vežėjų įsisteigimo vietos. Tie skrydžiai turėtų būti susiję tiek su reguliariaisiais, tiek su nereguliariaisiais skrydžiais tarp valstybių narių ir trečiųjų šalių (toliau – ES išorės skrydžiai) ir tarp kelių valstybių narių (toliau – ES vidaus skrydžiai) su sąlyga, kad tokie ES vidaus skrydžiai bus vykdomi iš bent vienos valstybės narės, kuri pranešė apie savo sprendimą taikyti Direktyvą (ES) 2016/681 ES vidaus skrydžiams pagal tos direktyvos 2 straipsnio 1 dalį ir laikantis ESTT praktikos, teritorijos, joje nusileis arba sustos. Kiek tai susiję su ES vidaus skrydžiais, kuriems taikomas šis reglamentas, tokio tikslinio požiūrio, priimto taikant Direktyvos (ES) 2016/681 2 straipsnį ir orientuoto į veiksmingos teisėsaugos reikalavimus, taip pat turėtų būti reikalaujama atsižvelgiant į poreikį užtikrinti, kad būtų laikomasi Sąjungos teisės reikalavimų dėl duomenų tvarkymo būtinumo ir proporcingumo, laisvo asmenų judėjimo ir vidaus sienų kontrolės panaikinimo. Į šio reglamento taikymo sritį nepatenka bet kokios kitos civilinės orlaivių operacijos, pavyzdžiui, skrydžių mokyklų, medicininių skrydžių, skrydžių esant ekstremaliosioms situacijoms, taip pat karinių skrydžių duomenų rinkimas. Šiuo reglamentu nedaromas poveikis tokių skrydžių duomenų rinkimui, kaip numatyta nacionalinėje teisėje, atitinkančioje Sąjungos teisę. Komisija turėtų įvertinti Sąjungos sistemos, pagal kurią privačių skrydžių operatoriai būtų įpareigoti rinkti ir perduoti oro transporto keleivių duomenis, įgyvendinamumą;

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

(9) todėl, atsižvelgiant į tai, kad Direktyva (ES) 2016/681 netaikoma vidaus skrydžiams, kurių išvykimo ir atvykimo punktai yra tos pačios valstybės narės teritorijoje be tarpinių sustojimų kitos valstybės narės ar trečiosios šalies teritorijoje, ir atsižvelgiant į tarpvalstybinį teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų, kuriems taikomas šis

reglamentas, aspektą, tokiems skrydžiams šis reglamentas taip pat neturėtų būti taikomas. Šis reglamentas neturėtų būti suprantamas kaip darantis poveikį valstybių narių galimybei pagal savo nacionalinę teisę ir laikantis Sąjungos teisės nustatyti oro vežėjų pareigą rinkti ir perduoti tokių vidaus skrydžių API duomenis;

(10) atsižvelgiant į tai, kad atitinkami Sąjungos teisės aktai yra glaudžiai susiję, ir siekiant nuoseklumo ir suderinamumo, šiame reglamente nustatytos terminų apibrėžtys, prireikus, turėtų būti suderintos su Direktyvoje (ES) 2016/681 ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2025/12 ([5]) nustatytomis terminų apibrėžtimis, aiškinamos ir taikomos atsižvelgiant į jas;

(11) visų pirma informacijos elementai, kurie kartu sudaro API duomenis, kurie turi būti renkami ir vėliau perduodami pagal šį reglamentą, turėtų būti tokie patys kaip elementai, kurie yra aiškiai ir išsamiai išvardyti, ir apimti tiek su kiekvienu keleiviu ir įgulos nariu susijusią informaciją, tiek informaciją apie to keleivio ir įgulos nario skrydį. Pagal šį reglamentą ir laikantis tarptautinių standartų tokia informacija apie skrydį turėtų apimti informaciją apie sėdimąsias vietas ir bagažą, kai tokia informacija prieinama, ir informaciją apie atvykimo į atitinkamos valstybės narės teritoriją sienos perėjimo punktą tik kai taikytina, o ne tada, kai API duomenys yra susiję su ES vidaus skrydžiais. Jei informacija apie bagažą arba sėdimąsias vietas yra prieinama kitose IT sistemose, kurias turi oro vežėjas, jo tvarkytojas, jo sistemos teikėjas arba oro uosto administracija, oro vežėjai turėtų įtraukti tą informaciją į API duomenis, kurie turi būti perduodami PIU. Šiame reglamente apibrėžti ir reglamentuojami API duomenys neapima biometrinių duomenų;

(12) siekiant sudaryti sąlygas keliauti be kelionės dokumento, kai valstybės narės leidžia tokią praktiką pagal nacionalinę teisę vadovaudamosi Sąjungos teise, be kita ko, remdamosi tarptautiniu susitarimu, valstybė narė turėtų turėti galimybę oro vežėjams nustatyti pareigą suteikti keleiviams galimybę savanoriškai įkelti API duomenis automatizuotomis priemonėmis ir nustatyti pareigą, kad tokius duomenis saugotų oro vežėjas siekiant duomenis perduoti būsimų skrydžių tikslais;

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

(14) API duomenų rinkimas automatizuotomis priemonėmis turėtų būti griežtai apribotas kelionės dokumente esančiais raidiniais skaitmeniniais duomenimis ir dėl jo neturėtų būti renkami jokie biometriniai duomenys. Kadangi API duomenų rinkimas yra registracijos internetu arba oro uoste proceso dalis, šiame reglamente nenumatyta pareiga, kad oro vežėjai patikrintų keleivio kelionės dokumento įlaipinimo momentu. Šio reglamento laikymasis neapima pareigos keleiviui turėti kelionės dokumentą įlaipinimo momentu. Tai neturėtų daryti poveikio pareigoms, kylančioms iš kitų Sąjungos teisės aktų arba nacionalinės teisės aktų, atitinkančių Sąjungos teisę;

(15) API duomenų rinkimas iš kelionės dokumentų taip pat turėtų atitikti Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) standartus dėl mašininio nuskaitymo kelionės dokumentų, kurie įtraukti į Sąjungos teisę Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2019/1157 ([6]), Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2252/2004 ([7]) ir Tarybos direktyva (ES) 2019/997 ([8]);

(16) siekiant išvengti situacijos, kai oro vežėjai turi kurti ir palaikyti daug jungčių su valstybių narių PIU, kad būtų galima perduoti pagal šį reglamentą surinktus API duomenis, ir sykiu išvengti su tuo susijusio neveiksmingumo ir saugumo rizikos, turėtų būti priimta nuostata dėl vieno maršruto parinktuvo Sąjungos lygmeniu, sukurto ir eksploatuojamo

([5]) 2024 m. gruodžio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2025/12 dėl išankstinės informacijos apie keleivius rinkimo ir perdavimo siekiant sustiprinti ir palengvinti išorės sienų kontrolę, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2018/1726 bei (ES) 2019/817 ir panaikinama Tarybos direktyva 2004/82/EB (OL L, 2025/12, 2025 1 8, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/12/oj).

([6]) 2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1157 dėl Sąjungos piliečių tapatybės kortelių ir Sąjungos piliečiams bei jų šeimos nariams, kurie naudojasi laisvo judėjimo teise, išduodamų teisę gyventi šalyje patvirtinančių dokumentų saugumo didinimo (OL L 188, 2019 7 12, p. 67).

([7]) 2004 m. gruodžio 13 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2252/2004 dėl valstybių narių išduodamų pasų ir kelionės dokumentų apsauginių savybių ir biometrikos standartų (OL L 385, 2004 12 29, p. 1).

([8]) 2019 m. birželio 18 d. Tarybos direktyva (ES) 2019/997, kuria nustatomas ES laikinasis kelionės dokumentas ir panaikinamas Sprendimas 96/409/BUSP (OL L 163, 2019 6 20, p. 1).

pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2025/12, kuris veiktų kaip tokio duomenų perdavimo jungiamasis ir skirstomasis punktas. Siekiant veiksmingumo ir išlaidų efektyvumo, maršruto parinktuvas, kiek tai techniškai įmanoma ir visapusiškai laikantis šio reglamento ir Reglamento (ES) 2025/12 taisyklių, turėtų būti grindžiamas kitų atitinkamų sistemų, sukurtų pagal Sąjungos teisę, techniniais komponentais, visų pirma, saityno paslauga, nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2017/2226 ([9]), vežėjų sąsaja, nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2018/1240 ([10]), ir vežėjų sąsaja, nurodyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 767/2008 ([11]). Siekiant sumažinti poveikį oro vežėjams ir užtikrinti suderintą požiūrį į juos, Europos Sąjungos didelės apimties IT sistemų laisvės, saugumo ir teisingumo erdvėje operacijų valdymo agentūra (eu-LISA), įsteigta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/1726 ([12]), turėtų suprojektuoti maršruto parinktuvą, kiek tai techniškai ir praktiškai įmanoma, taip, kad jis būtų nuoseklus ir atitiktų reglamentais (EB) Nr. 767/2008, (ES) 2017/2226 ir (ES) 2018/1240 oro vežėjams nustatytas pareigas;

(17) siekiant užtikrinti, kad PIU galėtų skaityti PNR duomenis ir kad jų PNR sistemos veiktų tinkamai, oro vežėjo siunčiamus skaitmeninius pranešimus, kuriuose yra vienas ar keli keleivio duomenų įrašai (toliau – PNR pranešimai), oro vežėjai turėtų perduoti, o maršruto parinktuvas juos turėtų persiųsti standartizuotu formatu, naudodami standartizuotus duomenų laukelius arba kodus tiek turinio, tiek struktūros požiūriu. Prieš maršruto parinktuvui pradedant operacijas, susijusias su kitais PNR duomenimis, eu-LISA bandymais turėtų būti užtikrintas maršruto parinktuvo pajėgumas, greitis ir patikimumas, kad būtų užtikrintas toks standartizavimas. Tuo tikslu Komisija turėtų imtis būtinų veiksmų, kad būtų peržiūrėti galiojantys įgyvendinimo teisės aktai, priimti pagal Direktyvos (ES) 2016/681 16 straipsnį, kuriuo nustatomi bendri protokolai ir tinkami duomenų formatai. Tokia peržiūra turėtų būti atliekama glaudžiai konsultuojantis su valstybių narių atstovais, siekiant pasinaudoti jų ekspertinėmis žiniomis ir užtikrinti, kad siekiant užtikrinti maršruto parinktuvo veikimą Sąjungos lygmeniu būtų atsižvelgta į geriausią praktiką, kurią jos įgijo nacionaliniu lygmeniu įgyvendindamos Direktyvą (ES) 2016/681. API-PNR kontaktinė grupė turėtų suteikti paramą tokiai peržiūrai;

(18) siekiant padidinti oro eismo duomenų persiuntimo veiksmingumą ir remti API duomenų, persiunčiamų PIU, stebėseną, maršruto parinktuvas turėtų gauti kitų organizacijų, pavyzdžiui, Europos saugios oro navigacijos organizacijos (Eurokontrolė) surinktą tikralaikę skrydžių informaciją;

(19) maršruto parinktuvas turėtų būti naudojamas tik tam, kad oro vežėjams būtų lengviau perduoti API duomenis ir kitus PNR duomenis PIU pagal šį reglamentą, ir jis neturėtų būti API duomenų ar kitų PNR duomenų saugykla. Dėl šios priežasties ir siekiant kuo labiau sumažinti neteisėtos prieigos ar kitokio netinkamo naudojimo riziką ir laikantis duomenų kiekio mažinimo principo, neturėtų būti saugomi jokie duomenys, nebent tai tikrai būtina su persiuntimu susijusiais techniniais tikslais, o API duomenys ar kiti PNR duomenys iš maršruto parinktuvo turėtų būti nedelsiant, visam laikui ir automatiškai ištrinami nuo to momento, kai užbaigiamas persiuntimas, arba, kai aktualu pagal šį reglamentą, API duomenys ir kiti PNR duomenys iš viso neturi būti persiunčiami;

(20) kad oro vežėjai galėtų kuo greičiau pasinaudoti pranašumais, kuriuos suteikia pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2025/12 eu-LISA sukurto maršruto parinktuvo naudojimas, ir įgyti naudojimosi juo patirties, tarpiniu laikotarpiu oro vežėjams turėtų būti suteikta galimybė, bet ne pareiga naudotis maršruto parinktuvu informacijai, kurią jie turi perduoti pagal Direktyvą 2004/82/EB, perduoti. Tas tarpinis laikotarpis turėtų prasidėti nuo to momento, kai maršruto parinktuvas pradeda veikti, ir baigtis, kai nustoja būti taikomos toje direktyvoje nustatytos pareigos. Siekiant užtikrinti, kad toks savanoriškas maršruto parinktuvo naudojimas vyktų atsakingai, turėtų būti reikalaujama oro vežėjo prašymu gauti išankstinį raštišką valstybės narės, kuri turi gauti informaciją, sutikimą, po to, kai ta valstybė narė atliko patikrinimus ir, prireikus, gavo patikinimus. Panašiai, siekiant išvengti situacijos, kai oro vežėjai

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

([10]) 2018 m. rugsėjo 12 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1240, kuriuo sukuriama Europos kelionių informacijos ir leidimų sistema (ETIAS) ir iš dalies keičiami reglamentai (ES) Nr. 1077/2011, (ES) Nr. 515/2014 (ES) 2016/399, (ES) 2016/1624 ir (ES) 2017/2226 (OL L 236, 2018 9 19, p. 1).

([11]) 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 767/2008 dėl Vizų informacinės sistemos (VIS) ir apsikeitimo duomenimis apie trumpalaikes vizas tarp valstybių narių (VIS reglamentas) (OL L 218, 2008 8 13, p. 60).

([12]) 2018 m. lapkričio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1726 dėl Europos Sąjungos didelės apimties IT sistemų laisvės, saugumo ir teisingumo erdvėje operacijų valdymo agentūros (eu-LISA), kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 1987/2006 ir Tarybos sprendimas 2007/533/TVR bei panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1077/2011 (OL L 295, 2018 11 21, p. 99).

pakartotinai pradeda ir nustoja naudotis maršruto parinktuvu, turėtų būti reikalaujama, kad oro vežėjui pradėjus savanoriškai juo naudotis, jis privalėtų tokį naudojimą tęsti, išskyrus atvejus, kai yra objektyvių priežasčių nutraukti maršruto parinktuvo naudojimą informacijos perdavimui atitinkamai valstybei narei, pavyzdžiui, paaiškėjus, kad informacija nėra perduodama teisėtai, saugiai, veiksmingai ir greitai. Siekiant tinkamai taikyti šią galimybę savanoriškai naudotis maršruto parinktuvu, deramai atsižvelgiant į visų paveiktų šalių teises ir interesus, šiame reglamente turėtų būti numatytos būtinos konsultacijų ir informacijos teikimo taisyklės. Bet koks toks savanoriškas maršruto parinktuvo naudojimas taikant Direktyvą 2004/82/EB, kaip numatyta šiame reglamente, neturėtų būti suprantamas kaip darantis kokį nors poveikį oro vežėjų ir valstybių narių pareigoms pagal tą direktyvą;

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

(22) siekiant pagerinti API duomenų kokybę, maršruto parinktuvas, kuris turi būti įsteigtas pagal šį reglamentą, turėtų patikrinti, ar oro vežėjų jam perduoti API duomenys atitinka tinkamus duomenų formatus. Jei atlikus patikrinimą nustatoma, kad duomenys neatitinka tų duomenų formatų, maršruto parinktuvas turėtų nedelsdamas ir automatiškai pranešti atitinkamam oro vežėjui;

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

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

(25) siekiant užtikrinti bendrą API duomenų ir PNR duomenų tvarkymą, kad Sąjungoje būtų veiksmingai kovojama su terorizmu ir sunkiais nusikaltimais, ir kartu kuo labiau sumažinti kišimąsi į pagal Chartiją saugomas keleivių pagrindines teises, PIU turėtų būti valstybių narių kompetentingos institucijos, kurioms pavesta gauti ir vėliau toliau tvarkyti bei saugoti pagal šį reglamentą surinktus ir perduotus API duomenis. Siekiant užtikrinti veiksmingumą ir kuo labiau sumažinti saugumo riziką, maršruto parinktuvas, kurį pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2025/12 suprojektuoja, sukuria, kurio prieglobą vykdo ir kurį techniškai prižiūri eu-LISA, turėtų atitinkamiems PIU persiųsti API duomenis, kuriuos oro vežėjai surenka ir jam perduoda pagal šį reglamentą. Atsižvelgiant į būtiną API duomenų, kuriuos sudaro asmens duomenys, apsaugos lygį, be kita ko, siekiant užtikrinti atitinkamos informacijos konfidencialumą, maršruto parinktuvas API duomenis atitinkamiems PIU turėtų persiųsti automatiškai. Šiuo reglamentu neturėtų būti daromas poveikis valstybių narių galimybei numatyti bendrą duomenų įvedimo punktą, kuriuo būtų užtikrinta jų jungtis ir integracija su maršruto parinktuvu;

(26) siekiant užtikrinti Chartijoje numatytų teisių įgyvendinimą ir prieinamas bei įtraukias kelionių galimybes, ypač pažeidžiamoms grupėms ir asmenims su negalia, taip pat atsižvelgiant į asmenų su negalia ir riboto judumo asmenų

teises keliaujant oru, nustatytas Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 1107/2006 ([13]), oro vežėjai, padedami valstybių narių, turėtų užtikrinti, kad keleiviams oro uoste visada būtų sudaryta galimybė teikti reikiamus duomenis;

(27) ES išorės skrydžių atveju valstybės narės, į kurios teritoriją arba iš kurios teritorijos bus vykdomas skrydis, PIU turėtų iš maršruto parinktuvo gauti visų tų skrydžių, kurių PNR duomenys yra renkami pagal Direktyvą (ES) 2016/681, API duomenis. Maršruto parinktuvas turėtų identifikuoti skrydį ir atitinkamus PIU, naudodamas PNR įrašo aptikimo kode esančią informaciją – duomenų elementą, kuris yra bendras tiek API duomenų rinkiniams, tiek PNR duomenų rinkiniams ir kuris leidžia PIU bendrai tvarkyti API duomenis ir PNR duomenis;

(28) kiek tai susiję su ES vidaus skrydžiais, laikantis ESTT praktikos, siekiant išvengti nederamo kišimosi į atitinkamas keleivių pagal Chartiją saugomas pagrindines teises ir užtikrinti, kad būtų laikomasi Sąjungos teisės reikalavimų dėl laisvo asmenų judėjimo ir vidaus sienų kontrolės panaikinimo, turėtų būti numatytas atrankinis požiūris. Atsižvelgiant į tai, kaip svarbu užtikrinti, jog API duomenys galėtų būti tvarkomi kartu su PNR duomenimis, tas požiūris turėtų būti suderintas su Direktyvoje (ES) 2016/681 nustatytu požiūriu. Dėl šių priežasčių tų skrydžių API duomenys iš maršruto parinktuvo atitinkamiems PIU turėtų būti persiunčiami tik tais atvejais, kai valstybės narės pagal Direktyvos (ES) 2016/681 2 straipsnį atrenka atitinkamus skrydžius ir laikantis šiame reglamente nustatyto atrankinio požiūrio. Valstybės narės turėtų galėti taikyti Direktyvą (ES) 2016/681 visiems ES vidaus skrydžiams, atvykstantiems į jų teritoriją arba išvykstantiems iš jos tik tais atvejais, kai kyla tikra ir esama arba numatoma terorizmo grėsmė ir remiantis grėsmės vertinimu grindžiamu sprendimu, kurio trukmė apribota tik tuo, kas yra griežtai būtina ir kurį galima veiksmingai peržiūrėti. Kitais atvejais turėtų būti numatytas atrankinis požiūris. Kaip yra priminęs ESTT, atranka reiškia, kad valstybės narės atitinkamas pareigas vykdo tik, *inter alia*, tam tikruose maršrutuose, kelionių modeliuose ar oro uostuose, su sąlyga, kad ta atranka bus reguliariai peržiūrima. Be to, atranka turėtų būti pagrįsta objektyviu, tinkamai pagrįstu ir nediskriminaciniu vertinimu, kuriuo atsižvelgiama tik į tuos kriterijus, kurie yra aktualūs teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų, objektyviai susijusių, įskaitant netiesiogines sąsajas, su keleivių vežimu oro transportu, prevencijai, nustatymui, tyrimui ir patraukimui už juos baudžiamojon atsakomybėn. Valstybės narės turėtų saugoti visus atitinkamus su vertinimu susijusius dokumentus, kad galėtų vykdyti tinkamą priežiūrą ir reguliariai, bent kas 12 mėnesių, peržiūrėti savo vertinimą pagal šio reglamento 13 straipsnio 7 dalį;

(29) tam, kad atrankinį požiūrį pagal šį reglamentą būtų galima taikyti ES vidaus skrydžiams, turėtų būti reikalaujama, kad valstybės narės parengtų atrinktų skrydžių ar maršrutų sąrašus ir juos įterptų į maršruto parinktuvą, kad eu-LISA galėtų užtikrinti, jog tik tų skrydžių ar maršrutų API duomenys iš maršruto parinktuvo būtų persiunčiami atitinkamiems PIU ir kad kitų ES vidaus skrydžių API duomenys būtų nedelsiant ir visam laikui ištrinami;

(30) tam, kad atrankinis požiūris, kurio laikosi skirtingos valstybės narės, būtų darnesnis, Komisija turėtų palengvinti nuolatinį keitimąsi nuomonėmis apie atrankos kriterijų pasirinkimą, įskaitant keitimąsi geriausios praktikos pavyzdžiais, ir savanorišką keitimąsi informacija apie atrinktus skrydžius;

(31) siekiant nekelti pavojaus sistemos, grindžiamos šiuo reglamentu nustatytu API duomenų rinkimu ir perdavimu, ir Direktyva (ES) 2016/681 nustatytos PNR duomenų sistemos veiksmingumui teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais, visų pirma sukeliant priemonių vengimo riziką, informacija apie tai, kuriuos ES vidaus skrydžius atrenka valstybės narės, turi būti laikoma konfidencialia. Dėl tos priežasties tokia informacija neturėtų būti dalijamasi su oro vežėjais ir todėl turėtų būti reikalaujama, kad jie rinktų visų skrydžių, kuriems taikomas šis reglamentas, įskaitant visus ES vidaus skrydžius, API duomenis ir perduotų juos į maršruto parinktuvą, kuriame turėtų būti atliekama būtina atranka. Be to, renkant visų ES vidaus skrydžių duomenis, keleiviai nėra informuojami apie tai, kurių ES vidaus skrydžių API duomenys, taigi ir PNR duomenys, persiunčiami PIU pagal valstybių narių vertinimą. Tas požiūris taip pat užtikrina, kad bet kokie su ta atranka susiję pakeitimai galėtų būti įgyvendinti greitai ir veiksmingai, neužkraunant jokios nepagrįstos ekonominės ir veiklos naštos oro vežėjams;

(32) šiuo reglamentu neleidžiama rinkti ar perduoti API duomenų apie ES vidaus skrydžius siekiant kovoti su neteisėta imigracija, laikantis Sąjungos teisės ir ESTT praktikos;

(33) siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi pagrindinės teisės į asmens duomenų apsaugą, šiame reglamente turėtų būti identifikuotas duomenų valdytojas bei duomenų tvarkytojas ir nustatytos audito taisyklės. Siekiant užtikrinti veiksmingą stebėseną, kuria užtikrinama tinkama asmens duomenų apsauga ir kuo labiau sumažinama saugumo rizika, taip pat turėtų būti nustatytos taisyklės dėl registravimo, tvarkymo saugumo ir savikontrolės. Jei tos taisyklės

([13]) 2006 m. liepos 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 dėl neįgalių asmenų ir ribotos judėsenos asmenų teisių keliaujant oru (OL L 204, 2006 7 26, p. 1).

yra susijusios su asmens duomenų tvarkymu, jos turėtų atitikti bendrai taikytinus Sąjungos teisės aktus dėl asmens duomenų apsaugos, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamentus (ES) 2016/679 ([14]) ir (ES) 2018/1725 ([15]).

(34) nedarant poveikio šiame reglamente nustatytoms specifinėms asmens duomenų tvarkymo taisyklėms, oro vežėjų vykdomam asmens duomenų tvarkymui pagal šį reglamentą turėtų būti taikomas Reglamentas (ES) 2016/679. Pagal šį reglamentą nacionalinėms kompetentingoms institucijoms, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2016/680 ([16]), tvarkant asmens duomenis nusikalstamų veikų prevencijos, tyrimo, atskleidimo ar baudžiamojo persekiojimo už jas arba bausmių vykdymo tikslais, įskaitant apsaugą nuo grėsmių visuomenės saugumui ir jų prevenciją, turėtų būti taikoma ta direktyva. Reglamentas (ES) 2018/1725 turėtų būti taikomas eu-LISA vykdomam asmens duomenų tvarkymui, šiai vykdant pareigas pagal šį reglamentą;

(35) atsižvelgdamos į keleivių teisę būti informuotiems apie jų asmens duomenų tvarkymą, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad keleiviams užsakymo momentu ir registracijos momentu būtų suteikta tiksli, lengvai prieinama ir lengvai suprantama informacija apie API duomenų rinkimą, tokių duomenų perdavimą PIU ir jų, kaip duomenų subjektų, teises;

(36) asmens duomenų apsaugos auditus, už kuriuos yra atsakingos valstybės narės, turėtų atlikti nepriklausomos priežiūros institucijos, nurodytos Direktyvos (ES) 2016/680 41 straipsnyje, arba audito įstaiga, kuriai priežiūros institucija pavedė atlikti šią užduotį;

(37) duomenų tvarkymo pagal šį reglamentą operacijų, t. y. oro vežėjų API duomenų persiuntimo per maršruto parinktuvą valstybių narių PIU, tikslai – padėti toms institucijoms vykdyti savo pareigas ir užduotis pagal Direktyvą (ES) 2016/681. Todėl valstybės narės turėtų paskirti institucijas, kurios būtų duomenų valdytojos, kai duomenys tvarkomi maršruto parinktuve, kai duomenys persiunčiami iš maršruto parinktuvo PIU ir kai duomenys toliau tvarkomi pagal Direktyvą (ES) 2016/681. Valstybės narės apie tas institucijas turėtų pranešti Komisijai ir eu-LISA. Tvarkydamos asmens duomenis maršruto parinktuve, valstybės narės turėtų būti bendros duomenų valdytojos pagal Direktyvos (ES) 2016/680 21 straipsnį. Oro vežėjai savo ruožtu turėtų būti atskiri duomenų valdytojai, kiek tai susiję su API duomenų, kurie yra asmens duomenys, tvarkymu pagal šį reglamentą. Tuo pagrindu tiek oro vežėjai, tiek PIU turėtų būti atskiri duomenų valdytojai, kiek tai susiję su API duomenų tvarkymo operacijomis pagal šį reglamentą. Kadangi eu-LISA, kaip atsakinga už maršruto parinktuvo projektavimą, kūrimą, prieglobą ir techninį valdymą, ji turėtų būti duomenų tvarkytoja, kiek tai susiję su API duomenų, kurie yra asmens duomenys, tvarkymu per maršruto parinktuvą, įskaitant duomenų persiuntimą iš maršruto parinktuvo PIU ir tų duomenų saugojimą maršruto parinktuve, jei toks saugojimas reikalingas techniniais tikslais;

(38) maršruto parinktuvas, kuris bus sukurtas ir eksploatuojamas pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2025/12, turėtų sumažinti ir supaprastinti technines jungtis, reikalingas API duomenims perduoti pagal šį reglamentą, apribojant jas viena vieno oro vežėjo ir PIU jungtimi. Todėl šiuo reglamentu PIU ir oro vežėjams turėtų būti nustatoma pareiga nustatyti tokią jungtį su maršruto parinktuvu ir užtikrinti reikiamą jos integraciją su juo, kad būtų užtikrinta, jog šiuo reglamentu nustatyta API duomenų perdavimo sistema galėtų tinkamai veikti. eu-LISA projektuojant ir kuriant maršruto parinktuvą turėtų būti sudarytos sąlygos veiksmingai ir efektyviai oro vežėjų sistemų ir infrastruktūros jungčiai ir integracijai, numatant visus atitinkamus standartus ir techninius reikalavimus. Siekiant užtikrinti tinkamą šiuo reglamentu nustatytos sistemos veikimą, turėtų būti nustatytos išsamios taisyklės. Projektuodama ir kurdama maršruto parinktuvą, eu-LISA turėtų užtikrinti, kad oro vežėjų perduoti ir PIU persiųsti API duomenys ir kiti PNR duomenys būtų užšifruoti perdavimo metu;

([14]) 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

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

([16]) 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/680 dėl fizinių asmenų apsaugos kompetentingoms institucijoms tvarkant asmens duomenis nusikalstamų veikų prevencijos, tyrimo, atskleidimo ar baudžiamojo persekiojimo už jas arba bausmių vykdymo tikslais ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, ir kuria panaikinamas Tarybos pamatinis sprendimas 2008/977/TVR (OL L 119, 2016 5 4, p. 89).

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

(40) pagal Reglamentą (ES) 2018/1726 valstybės narės gali pavesti eu-LISA sudaryti palankesnes sąlygas jungčiai su oro vežėjais, kad padėtų valstybėms narėms įgyvendinti Direktyvą (ES) 2016/681, visų pirma renkant ir persiunčiant PNR duomenis per maršruto parinktuvą. Tuo tikslu ir siekiant užtikrinti tiek valstybių narių, tiek oro vežėjų išlaidų efektyvumą ir veiksmingumą, šiame reglamente turėtų būti reikalaujama, kad oro vežėjai naudotų maršruto parinktuvą kitiems PNR duomenims, kuriems taikoma Direktyva (ES) 2016/681, perduoti į savo atitinkamų PIU duomenų bazes, kaip dalį nacionalinių priemonių, kuriomis įgyvendinama tos direktyvos nuostata dėl valstybių narių pareigos užtikrinti, kad oro vežėjai, taikydami eksporto metodą, perduotų PNR duomenis atitinkamiems PIU;

(41) siekiant užtikrinti, kad aptariami duomenys būtų tvarkomi teisėtai, saugiai, veiksmingai ir greitai, šiuo reglamentu nustatytos taisyklės, susijusios su maršruto parinktuvu ir API duomenų persiuntimu iš maršruto parinktuvo PIU, taip pat turėtų būti atitinkamai taikomos kitiems PNR duomenims. Tos taisyklės taip pat apima šiame reglamente nustatytas pareigas, susijusias su duomenų, susijusių su ES vidaus skrydžiais, perdavimu ir persiuntimu, laikantis ESTT praktikos, taip pat dėl oro vežėjų ir PIU jungčių su maršruto parinktuvu. Kiek tai susiję su taisyklėmis dėl duomenų perdavimo laiko, persiuntimo protokolų ir duomenų formatų, kuriais PNR pranešimai turi būti perduodami į maršruto parinktuvą, taikomos atitinkamos Direktyvos (ES) 2016/681 nuostatos;

(42) tikslinga patikslinti, kad maršruto parinktuvo naudojimas kartu su kitais PNR duomenimis turi įtakos tik būdui, kuriuo tie duomenys perduodami ir persiunčiami į atitinkamų valstybių narių PIU duomenų bazes. Šiame reglamente nustatytos pareigos, susijusios su API duomenų rinkimu, netaikomos visiems kitiems PNR duomenims. Tokį duomenų rinkimą ir toliau turėtų reglamentuoti tik Direktyva (ES) 2016/681 tik tiek, kiek oro vežėjai jau yra surinkę tokius duomenis vykdydami savo įprastą veiklą, kaip apibrėžta tos direktyvos atitinkamoje nuostatoje. Be to, kaip ir API duomenų, kuriuos oro vežėjai renka ir perduoda PIU pagal šį reglamentą, atveju neturėtų būti daromas poveikis tos direktyvos taisyklėms, susijusioms su klausimais, kuriems šis reglamentas konkrečiai netaikomas, visų pirma taisyklėms dėl tolesnio kitų PNR duomenų, kuriuos gauna PIU, tvarkymo. Todėl šios taisyklės ir toliau taikomos tokiems duomenims;

(43) negalima atmesti galimybės, kad dėl išimtinių aplinkybių ir nepaisant visų pagrįstų priemonių, kurių imtasi pagal šį reglamentą, centrinė infrastruktūra ar vienas iš maršruto parinktuvo techninių komponentų arba ryšių sistema, jungiantys PIU ir oro vežėjus, tinkamai neveiks, todėl oro vežėjams gali būti techniškai neįmanoma perduoti API duomenis, o PIU gali būti techniškai neįmanoma gauti API duomenis. Jei maršruto parinktuvas nebus prieinamas ir oro vežėjai iš esmės negalės teisėtai, saugiai, veiksmingai ir greitai perduoti API duomenų, kuriems gedimas padarė poveikį, alternatyviomis priemonėmis, oro vežėjų pareiga perduoti tokius API duomenis į maršruto parinktuvą turėtų būti nebetaikoma tol, kol perdavimas išlieka techniškai neįmanomas. Tačiau siekiant užtikrinti, kad būtų prieinami API duomenys, būtini teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijai, nustatymui, tyrimui ir patraukimui už juos baudžiamojon atsakomybėn, oro vežėjai turėtų toliau rinkti ir saugoti API duomenis, kad juos būtų galima perduoti, kai tik atkuriamos techninės galimybės. Siekiant kuo labiau sumažinti visų techninių galimybių nebuvimo trukmę ir neigiamas pasekmes, suinteresuotosios šalys tokiu atveju turėtų nedelsdamos informuoti viena kitą ir nedelsdamos imtis visų būtinų priemonių, kad techninių galimybių nebuvimo problema būtų išspręsta. Ši tvarka neturėtų daryti poveikio visų susijusių šalių pareigoms pagal šį reglamentą užtikrinti, kad

maršruto parinktuvas ir jų atitinkamos sistemos ir infrastruktūra veiktų tinkamai, taip pat tam, kad oro vežėjams taikomos sankcijos, jei jie nevykdo tų pareigų, įskaitant atvejus, jei jie siekia naudotis tokia tvarka, kai tai nėra pagrįsta. Siekiant atgrasyti nuo tokio piktnaudžiavimo ir palengvinti priežiūrą ir, prireikus, sankcijų taikymą, oro vežėjai, kurie naudojasi šia tvarka dėl jų sistemos ir infrastruktūros gedimo, turėtų apie tai pranešti kompetentingai priežiūros institucijai;

(44) jei oro vežėjai išlaiko tiesiogines jungtis su PIU API duomenims perduoti, tos jungtys gali būti tinkamos priemonės, kuriomis užtikrinamas reikiamas duomenų saugumo lygis, kad būtų galima tiesiogiai perduoti API duomenis PIU, jei nėra techninių galimybių naudotis maršruto parinktuvu. Išimtiniu atveju, kai nėra techninių galimybių naudotis maršruto parinktuvu, PIU turėtų galėti prašyti oro vežėjų naudotis tokiomis tinkamomis priemonėmis, tačiau tai nereiškia oro vežėjų pareigos išlaikyti arba įdiegti tokias tiesiogines jungtis ar kitas tinkamas priemones, kuriomis būtų užtikrinamas būtinas duomenų saugumo lygis, kad API duomenys būtų perduodami tiesiogiai PIU. Išimtiniu API duomenų perdavimu bet kokiomis kitomis tinkamomis priemonėmis, pavyzdžiui, šifruotu e. paštu arba saugiu interneto portalu, išskyrus nestandartinių elektroninių formatų naudojimą, turėtų būti užtikrintas reikiamas duomenų saugumo, duomenų kokybės ir duomenų apsaugos lygis. API duomenys, kuriuos tokiomis kitomis tinkamomis priemonėmis gavo PIU, turėtų būti toliau tvarkomi laikantis Direktyvoje (ES) 2016/681 nustatytų taisyklių ir duomenų apsaugos priemonių. Gavusi eu-LISA pranešimą, kad techninių galimybių nebuvimas sėkmingai pašalintas, ir kai patvirtinama, kad API duomenys per maršruto parinktuvą persiųsti PIU, PIU turėtų nedelsdamas ištrinti anksčiau bet kuriomis kitomis tinkamomis priemonėmis gautus API duomenis. Tas ištrynimas neturėtų daryti poveikio konkretiems atvejams, kai API duomenys, kuriuos PIU gavo bet kuriomis kitomis tinkamomis priemonėmis, buvo toliau tvarkomi pagal Direktyvą (ES) 2016/681 konkrečiais tikslais – užkirsti kelią teroristiniams nusikaltimams ir sunkiems nusikaltimams, juos nustatyti, ištirti ir už juos patraukti baudžiamojon atsakomybėn;

(45) siekiant užtikrinti, kad oro vežėjai veiksmingai taikytų šio reglamento taisykles, reikėtų numatyti, kad reikia paskirti ir įgalioti nacionalines institucijas nacionalinėmis API priežiūros institucijomis, atsakingomis už tų taisyklių taikymo stebėseną. Valstybės narės gali paskirti savo PIU nacionalinėmis API priežiūros institucijomis. Šio reglamento taisyklėmis dėl tokios stebėsenos, įskaitant prireikus dėl sankcijų skyrimo, neturėtų būti daromas poveikis priežiūros institucijų, įsteigtų pagal Reglamentą (ES) 2016/679 ir Direktyvą (ES) 2016/680, užduotims ir įgaliojimams, be kita ko, kiek tai susiję su asmens duomenų tvarkymu pagal šį reglamentą;

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

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

(48) kadangi maršruto parinktuvą projektuoti, kurti, vykdyti jo prieglobą ir jį techniškai valdyti turėtų eu-LISA, būtina iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) 2018/1726 įtraukiant tą užduotį į eu-LISA užduotis. Siekiant saugoti maršruto parinktuvo ataskaitas ir statistinius duomenis centrinėje ataskaitų ir statistinių duomenų saugykloje (CASS), sukurtoje Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2019/818 ([17]), būtina iš dalies pakeisti tą reglamentą. Siekiant padėti nacionalinei API priežiūros institucijai užtikrinti šio reglamento vykdymą, būtina, kad Reglamento (ES) 2019/818 daliniai pakeitimai apimtų nuostatas dėl statistinių duomenų apie tai, ar API duomenys yra tikslūs ir išsamūs, pavyzdžiui, nurodant, ar duomenys buvo surinkti automatizuotomis priemonėmis. Taip pat svarbu rinkti patikimus ir naudingus statistinius duomenis, susijusius su šio reglamento įgyvendinimu, siekiant padėti įgyvendinti šio reglamento tikslus ir suteikti informacijos atliekant vertinimus pagal šį reglamentą. Komisijos prašymu eu-LISA jai teikia statistinius duomenis apie konkrečius aspektus, susijusius su šio reglamento įgyvendinimu, pvz., API duomenų persiuntimo PIU suvestinius statistinius duomenis. Tokiuose statistiniuose duomenyse neturėtų būti jokios

([17]) 2019 m. gegužės 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/818 dėl ES informacinių sistemų policijos ir teisminio bendradarbiavimo, prieglobsčio ir migracijos srityje sąveikumo sistemos sukūrimo, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2018/1726, (ES) 2018/1862 ir (ES) 2019/816 (OL L 135, 2019 5 22, p. 85).

asmeninės informacijos. Todėl CASS turėtų teikti API duomenimis pagrįstus statistinius duomenis tik šio reglamento įgyvendinimo ir veiksmingos taikymo stebėsenos tikslais. Duomenys, kuriuos tuo tikslu maršruto parinktuvas automatiškai persiunčia į CASS, neturėtų leisti nustatyti atitinkamų keleivių tapatybės;

(49) siekiant padidinti aiškumą ir teisinį tikrumą, padėti užtikrinti duomenų kokybę, užtikrinti atsakingą automatizuotų priemonių, skirtų mašininio nuskaitymo API duomenų rinkimui pagal šį reglamentą, naudojimą ir užtikrinti API duomenų rinkimą rankiniu būdu išimtinėmis aplinkybėmis ir pereinamuoju laikotarpiu, užtikrinti aiškumą dėl oro vežėjams taikomų techninių reikalavimų, kurių reikia siekiant užtikrinti, kad jų pagal šį reglamentą surinkti API duomenys būtų saugiai, veiksmingai ir greitai perduodami į maršruto parinktuvą ir kad keleivių kelionėms ir oro vežėjams nebūtų daromas didesnis poveikis, nei būtina, taip pat užtikrinti, kad netikslūs, neišsamūs ar neatnaujinti duomenys būtų pataisyti, papildyti ar atnaujinti, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, siekiant nutraukti API duomenų rinkimo rankiniu būdu pereinamąjį laikotarpį; patvirtinti priemones, susijusias su techniniais reikalavimais ir veiklos taisyklėmis, kurių oro vežėjai turėtų laikytis, kiek tai susiję su automatizuotų priemonių naudojimu renkant mašininio nuskaitymo API duomenis pagal šį reglamentą ir renkant API duomenis rankiniu būdu išimtinėmis aplinkybėmis bei pereinamuoju laikotarpiu, įskaitant susijusius su duomenų saugumo reikalavimais; nustatyti išsamias taisykles dėl bendrų protokolų ir tinkamų duomenų formatų, naudotinų šifruotam API duomenų perdavimui į maršruto parinktuvą, įskaitant duomenų saugumo reikalavimus, ir nustatyti išsamias API duomenų taisymo, papildymo ir atnaujinimo taisykles. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant oro vežėjus, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros ([18]) nustatytais principais. Visų pirma, siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose. Atsižvelgiant į naujausius technikos laimėjimus, tie techniniai reikalavimai ir veiklos taisyklės laikui bėgant gali keistis;

(50) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, t. y. susijusias su maršruto parinktuvo veikimo pradžia, techninėmis ir procedūrinėmis duomenų tikrinimo ir pranešimų teikimo taisyklėmis, techninėmis ir procedūrinėmis API duomenų persiuntimo iš maršruto parinktuvo PIU taip, kad būtų užtikrintas saugus, veiksmingas ir greitas persiuntimas ir keleivių ir oro vežėjų kelionėms ir oro vežėjams nebūtų daromas didesnis poveikis nei būtina, taisyklėmis, ir PIU jungtimis bei integracija su maršruto parinktuvu, ir siekiant nustatyti valstybių narių, kaip bendrų duomenų valdytojų, atsakomybę, pavyzdžiui, už saugumo incidentų, įskaitant asmens duomenų saugumo pažeidimus, nustatymą ir valdymą ir bendrų duomenų valdytojų ir eu-LISA, kaip duomenų tvarkytojos, santykius, įskaitant eu-LISA pagalbą duomenų valdytojams taikant tinkamas technines ir organizacines priemones, kiek tai įmanoma, kad duomenų valdytojas galėtų vykdyti savo pareigas atsakyti į prašymus pasinaudoti duomenų subjekto teisėmis, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ([19]);

(51) visoms suinteresuotosioms šalims, visų pirma oro vežėjams ir PIU, turėtų būti suteikta pakankamai laiko atlikti būtinus parengiamuosius darbus, kad jos galėtų vykdyti savo atitinkamas pareigas pagal šį reglamentą, atsižvelgiant į tai, kad kai kurie iš šių parengiamųjų darbų, pavyzdžiui, susiję su pareigomis dėl jungties ir integracijos su maršruto parinktuvu, gali būti užbaigti tik kai bus užbaigti maršruto parinktuvo projektavimo ir kūrimo etapai ir jis pradės veikti. Todėl šis reglamentas turėtų būti taikomas tik nuo tinkamos dienos, einančios po tos dienos, kurią maršruto parinktuvas pradeda veikti, kaip yra nurodžiusi Komisija pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2025/12. Tačiau Komisija turėtų galėti priimti deleguotuosius ir įgyvendinimo aktus pagal šį reglamentą jau nuo ankstesnės datos, kad būtų užtikrinta, jog šiuo reglamentu nustatyta sistema pradėtų veikti kuo greičiau;

(52) maršruto parinktuvo, sukurto pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2025/12, projektavimo ir kūrimo etapai turėtų būti pradėti ir užbaigti kuo greičiau, kad jis kuo greičiau galėtų pradėti veikti, o tam taip pat reikia priimti atitinkamus įgyvendinimo aktus, numatytus šiame reglamente. Siekiant sklandžiai ir veiksmingai plėtoti tuos etapus, turėtų būti įsteigta speciali programos valdyba, kuri prižiūrėtų eu-LISA, kaip ji vykdo savo užduotis tais etapais. Ji

([18]) OL L 123, 2016 5 12, p. 1.
([19]) 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

turėtų nustoti veikti praėjus dvejiems metams nuo maršruto parinktuvo veikimo pradžios. Be to, pagal Reglamentą (ES) 2018/1726 turėtų būti įsteigtas specialus patariamasis organas – API-PNR patariamoji grupė, kurios tikslai būtų teikti ekspertines žinias eu-LISA ir programos valdybai maršruto parinktuvo projektavimo ir kūrimo etapų klausimais, taip pat teikti ekspertines žinias eu-LISA dėl maršruto parinktuvo prieglobos ir valdymo. Programos valdyba ir API-PNR patariamoji grupė turėtų būti įsteigtos ir turėtų veikti pagal esamų programų valdybų ir patariamųjų grupių modelius;

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

(54) šio reglamento ir Reglamento (ES) 2025/12 tikslais turėtų būti nustatyta bendra valdymo struktūra. Siekiant sudaryti sąlygas ir skatinti oro vežėjų atstovų ir valstybių narių institucijų, kompetentingų pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2025/12, atstovų komunikaciją, kad API duomenys būtų persiunčiami iš maršruto parinktuvo, ne vėliau kaip per dvejus metus nuo maršruto parinktuvo veikimo pradžios turėtų būti įsteigtos dvi specialios įstaigos. Techniniai klausimai, susiję su maršruto parinktuvo naudojimu ir veikimu, turėtų būti aptariami API-PNR kontaktinėje grupėje, kurioje taip pat turėtų dalyvauti eu-LISA atstovai. Politikos klausimai, pavyzdžiui, susiję su sankcijomis, turėtų būti aptarti API ekspertų grupėje;

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

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

(57) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. prisidėti prie teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn, atsižvelgiant į atitinkamų nusikalstamų veikų tarpvalstybinį aspektą ir poreikį bendradarbiauti tarpvalstybiniu lygmeniu, kad su jomis būtų veiksmingai kovojama, valstybės narės atskirai negali deramai pasiekti, o tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu. Todėl laikydamasi Europos Sąjungos sutarties (ES sutartis) 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;

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

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

(60) pagal prie ES sutarties ir SESV pridėto Protokolo Nr. 22 dėl Danijos pozicijos 1 ir 2 straipsnius Danija nedalyvauja priimant šį reglamentą ir jis nėra jai privalomas ar taikomas;

(61) pagal prie ES sutarties ir SESV pridėto Protokolo Nr. 21 dėl Jungtinės Karalystės ir Airijos pozicijos dėl laisvės, saugumo ir teisingumo erdvės 3 straipsnį Airija pranešė apie savo pageidavimą dalyvauti priimant ir taikant šį reglamentą;

(62) vadovaujantis Reglamento (ES) 2018/1725 42 straipsnio 1 dalimi buvo konsultuojamasi su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu ir jis pateikė nuomonę 2023 m. vasario 8 d. ([20]),

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

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas

Teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais šiame reglamente nustatomos taisyklės dėl:

a) oro vežėjų vykdomo išankstinės informacijos apie keleivius duomenų (toliau – API), susijusių su ES išorės skrydžiais ir ES vidaus skrydžiais, rinkimo,

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

c) API duomenų ir kitų PNR duomenų, susijusių su ES išorės skrydžiais ir atrinktais ES vidaus skrydžiais, persiuntimo iš maršruto parinktuvo informacijos apie keleivius skyriams (toliau – PIU).

Šiuo reglamentu nedaromas poveikis reglamentams (ES) 2016/679 bei (ES) 2018/1725 ir Direktyvai (ES) 2016/680.

2 straipsnis

Taikymo sritis

Šis reglamentas taikomas oro vežėjams, vykdantiems:

a) ES išorės skrydžius;

b) ES vidaus skrydžius, kurie bus vykdomi iš bent vienos valstybės narės, kuri pagal Direktyvos (ES) 2016/681 2 straipsnio 1 dalį pranešė Komisijai apie savo sprendimą taikyti tą direktyvą ES vidaus skrydžiams, teritorijos, joje nusileis arba sustos.

3 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

1) oro vežėjas – oro vežėjas, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2016/681 3 straipsnio 1 punkte;

2) ES išorės skrydis – bet kuris ES išorės skrydis, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2016/681 3 straipsnio 2 punkte;

3) ES vidaus skrydis – bet kuris ES vidaus skrydis, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2016/681 3 straipsnio 3 punkte;

4) reguliarusis skrydis – komercinis skrydis, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2025/12 3 straipsnio 5 punkte;

5) nereguliarusis skrydis – komercinis skrydis, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2025/12 3 straipsnio 6 punkte;

6) keleivis – bet kuris keleivis, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2016/681 3 straipsnio 4 punkte;

7) įgula – bet kuris skrydžio metu orlaivyje esantis asmuo, išskyrus keleivį, kuris dirba orlaivyje arba jį valdo, įskaitant skrydžio įgulą ir keleivių salono įgulą;

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

9) kiti keleivio duomenų įrašo duomenys arba kiti PNR duomenys – keleivio duomenų įrašas, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2016/681 3 straipsnio 5 punkte ir įtraukta į tos direktyvos I priedo sąrašą, išskyrus to priedo 18 punktą;

10) informacijos apie keleivius skyrius arba PIU – informacijos apie keleivius skyrius, kaip nurodyta Komisijai skirtuose valstybių narių pranešimuose ir jų pakeitimuose, kuriuos Komisija skelbia pagal Direktyvos (ES) 2016/681 4 straipsnio 5 dalį;

11) teroristiniai nusikaltimai – teroristiniai nusikaltimai, nurodyti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2017/541 ([21]) 3–12 straipsniuose;

12) sunkūs nusikaltimai – sunkūs nusikaltimai, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2016/681 3 straipsnio 9 punkte;

13) maršruto parinktuvas – maršruto parinktuvas, nurodytas šio reglamento 9 straipsnyje ir Reglamento (ES) 2025/12 11 straipsnyje;

14) asmens duomenys – asmens duomenys, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2016/680 3 straipsnio 1 punkte ir Reglamento (ES) 2016/679 4 straipsnio 1 punkte;

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

2 SKYRIUS

API DUOMENŲ RINKIMAS, PERDAVIMAS, SAUGOJIMAS IR IŠTRYNIMAS

4 straipsnis

Oro vežėjų vykdomas API duomenų rinkimas

1. Oro vežėjai renka kiekvieno 2 straipsnyje nurodytų skrydžių keleivio ir įgulos nario API duomenis, kad juos galėtų perduoti į maršruto parinktuvą pagal 5 straipsnį. Tais atvejais, kai oro vežėjai vykdo bendrojo kodo skrydį, pareiga perduoti API duomenis tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.

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

a) pavardė, vardas arba vardai;

b) gimimo data, lytis ir pilietybė;

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

d) kelionės dokumento galiojimo pabaigos data;

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

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

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

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

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

([21]) 2017 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2017/541 dėl kovos su terorizmu, pakeičianti Tarybos pamatinį sprendimą 2002/475/TVR ir iš dalies keičianti Tarybos sprendimą 2005/671/TVR (OL L 88, 2017 3 31, p. 6).

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

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

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

d) skrydžio išvykimo oro uosto kodas;

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

f) išvykimo vietos data ir laikas;

g) atvykimo vietos data ir laikas;

h) oro vežėjo kontaktinė informacija;

i) API duomenų perdavimui naudotas formatas.

4. Oro vežėjai API duomenis renka taip, kad būtų užtikrinta, jog pagal 5 straipsnį jų perduodami API duomenys būtų tikslūs, išsamūs ir atnaujinti. Nedarant poveikio nacionalinės teisės aktams, kurie yra suderinami su Sąjungos teise, šios pareigos vykdymas nereiškia įpareigojimo oro vežėjams tikrinti kelionės dokumentą įlaipinimo į orlaivį momentu.

5. Nedarant poveikio kitiems Sąjungos teisės aktams ar nacionalinės teisės aktams, kurie yra suderinami su Sąjungos teise, šiuo reglamentu nenustatoma pareiga keleiviams nešiotis kelionės dokumentą.

6. Valstybė narė gali įpareigoti oro vežėjus suteikti keleiviams galimybę automatizuotomis priemonėmis savanoriškai įkelti Reglamento (ES) 2025/12 4 straipsnio 2 dalies a–d punktuose nurodytus duomenis ir įpareigoti, kad tokius duomenis saugotų oro vežėjas, siekiant juos perduoti būsimiems skrydžiams pagal šio reglamento 5 straipsnį ir šio straipsnio 4, 7 ir 8 dalyse nustatytus reikalavimus atitinkančiu būdu. Tokią pareigą nustačiusi valstybė narė nustato duomenų apsaugos taisykles ir apsaugos priemones pagal Reglamentą (ES) 2016/679, įskaitant taisykles dėl saugojimo laikotarpio. Tačiau duomenys ištrinami, jei keleivis nebesutinka, kad duomenys būtų saugomi, arba ne vėliau kaip kelionės dokumento galiojimo pabaigos dieną.

7. Oro vežėjai 2 dalies a–d punktuose nurodytus API duomenis renka naudodamiesi automatizuotomis priemonėmis atitinkamo keleivio kelionės dokumento mašininio nuskaitymo duomenims rinkti. Jie tai daro laikydamiesi 12 dalyje nurodytų išsamių techninių reikalavimų ir eksploatavimo taisyklių, kai tik tokios taisyklės priimamos ir pradedamos taikyti.

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

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

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

9. Pereinamuoju laikotarpiu ir papildant automatizuotas priemones, nurodytas 7 dalyje, oro vežėjai sudaro keleiviams galimybę pateikti API duomenis rankiniu būdu atliekant registracijos internetu procesą. Tokiais atvejais oro vežėjai naudoja duomenų patikrinimo priemones, kad būtų užtikrinta atitiktis 4 daliai.

10. 9 dalyje nurodytas pereinamasis laikotarpis nedaro poveikio oro vežėjų teisei oro uoste prieš įlaipinant į orlaivį patikrinti per registraciją internetu surinktus API duomenis, kad būtų užtikrinta atitiktis 4 daliai, laikantis taikytinos Sąjungos teisės.

11. Komisijai pagal 43 straipsnį suteikiami įgaliojimai praėjus ketveriems metams nuo maršruto parinktuvo veikimo pradžios, kiek tai susiję su 34 straipsnyje nurodytais API duomenimis, remiantis automatizuotų API duomenų rinkimo priemonių egzistavimo ir prieinamumo vertinimu, priimti deleguotąjį aktą, kuriuo nutraukiamas šio straipsnio 9 dalyje nurodytas pereinamasis laikotarpis.

12. Komisijai pagal 43 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, siekiant iš dalies papildyti šį reglamentą, kuriais nustatomi išsamūs techniniai reikalavimai ir veiklos taisyklės dėl šio straipsnio 2 dalies a–d punktuose nurodytų API duomenų rinkimo naudojant automatizuotas priemones pagal šio straipsnio 7 ir 8 dalis ir dėl API duomenų rinkimo rankiniu būdu išimtinėmis aplinkybėmis pagal šio straipsnio 7 dalį ir šio straipsnio 9 dalyje nurodytu pereinamuoju laikotarpiu. Tie techniniai reikalavimai ir eksploatavimo taisyklės apima reikalavimus dėl duomenų saugumo ir patikimiausių turimų automatizuotų priemonių, skirtų kelionės dokumento mašininio nuskaitymo duomenims rinkti, naudojimo.

5 straipsnis

Oro vežėjų pareigos, susijusios su API duomenų ir kitų PNR duomenų perdavimu

1. Oro vežėjai elektroninėmis priemonėmis perduoda užšifruotus API duomenis į maršruto parinktuvą, kad jie būtų persiųsti kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms pagal 12 straipsnį. Oro vežėjai perduoda API duomenis laikydamiesi šio straipsnio 4 dalyje nurodytų išsamių taisyklių, kai tik tokios taisyklės priimamos ir pradedamos taikyti.

2. Priimdamos priemones pagal Direktyvos (ES) 2016/681 8 straipsnio 1 dalį, valstybės narės reikalauja, kad oro vežėjai perduotų visus kitus PNR duomenis, kuriuos jie paprastai renka vykdydami savo veiklą, išimtinai į maršruto parinktuvą, laikydamiesi bendrų protokolų ir duomenų formatų, nustatytų pagal tos direktyvos 16 straipsnį.

3. Oro vežėjai perduoda API duomenis:

a) keleivių atveju:

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

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

b) visų įgulos narių atveju: iškart po to, kai uždaromi įlaipinimo vartai, t. y. kai įgula yra įlaipinta į skrydžiui besirengiantį orlaivį ir jos nebegalima įlaipinti ar išlaipinti.

4. Komisijai pagal 43 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, siekiant iš dalies papildyti šį reglamentą, kuriais nustatomos būtinos išsamios taisyklės dėl bendrų protokolų ir tinkamų duomenų formatų, naudotinų perduodant užšifruotus API duomenis į šio straipsnio 1 dalyje nurodytą maršruto parinktuvą, įskaitant API duomenų perdavimą registracijos metu ir duomenų saugumo reikalavimus. Tokiomis išsamiomis taisyklėmis užtikrinama, kad oro vežėjai API duomenis perduotų naudodami tą pačią struktūrą ir turinį.

6 straipsnis

API duomenų saugojimo laikotarpis ir ištrynimas

Oro vežėjai 48 valandas nuo to momento, kai maršruto parinktuvas gauna į jį pagal 5 straipsnio 3 dalies a punkto ii papunktį ir b punktą perduotus API duomenis, saugo su visais keleiviais ir įgula susijusius API duomenis, kuriuos jie surinko pagal 4 straipsnį. Pasibaigus tam laikotarpiui jie nedelsdami ir visam laikui ištrina tokius API duomenis, nedarant poveikio oro vežėjų galimybei saugoti ir naudoti duomenis, kai tai būtina įprastai jų veiklai vykdyti, laikantis taikytinos teisės, ir nedarant poveikio 16 straipsnio 1 ir 3 dalims.

7 straipsnis

API duomenų ištaisymas, papildymas ir atnaujinimas

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

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

3. Kai oro vežėjas po API duomenų perdavimo pagal 5 straipsnio 3 dalies a punkto i papunktį, bet prieš perdavimą pagal 5 straipsnio 3 dalies a punkto ii papunktį sužino, kad jo perduoti duomenys yra netikslūs, jis nedelsdamas perduoda į maršruto parinktuvą pataisytus API duomenis.

4. Kai oro vežėjas po API duomenų perdavimo pagal 5 straipsnio 3 dalies a punkto ii papunktį arba b punktą sužino, kad jo perduoti duomenys yra netikslūs, neišsamūs arba neatnaujinti, jis nedelsdamas perduoda į maršruto parinktuvą pataisytus, papildytus arba atnaujintus API duomenis.

5. Komisijai pagal 43 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, siekiant iš dalies papildyti šį reglamentą, kuriais nustatomos būtinos išsamios taisyklės dėl API duomenų ištaisymo, papildymo ir atnaujinimo, kaip tai suprantama šiame straipsnyje.

8 straipsnis

Pagrindinės teisės

1. Oro vežėjams ir kompetentingoms institucijoms renkant ir tvarkant asmens duomenis pagal šį reglamentą ir Reglamentą (ES) 2025/12 asmenys nediskriminuojami Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (Chartija) 21 straipsnyje išvardytais pagrindais.

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

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

3 SKYRIUS

SU MARŠRUTO PARINKTUVU SUSIJUSIOS NUOSTATOS

9 straipsnis

Maršruto parinktuvas

1. eu-LISA suprojektuoja ir sukuria maršruto parinktuvą, vykdo jo prieglobą ir techniškai jį valdo pagal 25 ir 26 straipsnius, kad oro vežėjams būtų lengviau perduoti užšifruotus API duomenis ir kitus PNR duomenis PIU pagal šį reglamentą.

2. Maršruto parinktuvą sudaro:

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

b) saugus centrinės infrastruktūros ir PIU komunikacijos kanalas ir saugus centrinės infrastruktūros ir oro vežėjų komunikacijos kanalas API duomenims ir kitiems PNR duomenims perduoti ir persiųsti ir visai su jais susijusiai komunikacijai vykdyti bei valstybėms narėms 12 straipsnio 4 dalyje nurodytiems atrinktiems skrydžiams įterpti į maršruto parinktuvą ir visus susijusius atnaujinimus;

c) saugus kanalas tikralaikiams skrydžio eismo duomenims gauti.

3. Nedarant poveikio šio reglamento 10 straipsniui, maršruto parinktuvas, jei tinkama ir kiek tai techniškai įmanoma, dalijasi ir pakartotinai naudojasi Reglamento (ES) 2017/2226 13 straipsnyje nurodytos saityno paslaugos techniniais komponentais, įskaitant aparatinės ir programinės įrangos komponentus, Reglamento (ES) 2018/1240 6 straipsnio 2 dalies k punkte nurodyta vežėjų sąsaja ir Reglamento (EB) Nr. 767/2008 45c straipsnyje nurodyta vežėjų sąsaja.

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

4. Maršruto parinktuvas automatiškai išgauna duomenis ir pagal šio reglamento 39 straipsnį pateikia juos centrinei ataskaitų ir statistinių duomenų saugyklai (CASS), įsteigtai pagal Reglamento (ES) 2019/818 39 straipsnį.

5. eu-LISA suprojektuoja ir sukuria maršruto parinktuvą taip, kad atliekant bet kokį API duomenų ir kitų PNR duomenų perdavimą iš oro vežėjų į maršruto parinktuvą pagal 5 straipsnį ir API duomenų ir kitų PNR duomenų persiuntimą iš maršruto parinktuvo PIU pagal 12 straipsnį ir CASS pagal 39 straipsnio 2 dalį, API duomenys ir kiti PNR duomenys persiuntimo metu būtų ištisai užšifruoti.

10 straipsnis

Išimtinis maršruto parinktuvo naudojimas

Šio reglamento tikslais maršruto parinktuvas naudojamas tik:

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

b) PIU, kad gautų užšifruotus API duomenis ir kitus PNR duomenis pagal šį reglamentą;

c) remiantis tarptautiniais susitarimais, kuriais sudaromos sąlygos perduoti PNR duomenis maršruto parinktuvu, kuriuos Sąjunga sudarė su trečiosiomis šalimis, sudariusiomis susitarimą, kuriuo numatoma jų asociacija įgyvendinant, taikant ir plėtojant Šengeno *acquis*.

Šiuo straipsniu nedaromas poveikis Reglamento (ES) 2025/12 12 straipsniui.

11 straipsnis

Duomenų formatas ir duomenų perdavimo patikrinimai

1. Maršruto parinktuvas, remdamasis tikralaikiais skrydžių eismo duomenimis, automatiškai patikrina, ar oro vežėjas perdavė API duomenis pagal 5 straipsnio 1 dalį arba kitus PNR duomenis pagal 5 straipsnio 2 dalį.

2. Maršruto parinktuvas nedelsdamas automatiškai patikrina, ar pagal 5 straipsnio 1 dalį jam perduoti API duomenys atitinka 5 straipsnio 4 dalyje nurodytas išsamias taisykles dėl tinkamų duomenų formatų.

3. Maršruto parinktuvas nedelsdamas automatiškai patikrina, ar pagal 5 straipsnio 2 dalį jam perduoti kiti PNR duomenys atitinka Direktyvos (ES) 2016/681 16 straipsnyje nurodytas taisykles dėl tinkamų duomenų formatų.

4. Jeigu atlikus šio straipsnio 1 dalyje nurodytą patikrinimą nustatoma, kad oro vežėjas neperdavė duomenų, arba jei atlikus šio straipsnio 2 arba 3 dalyje nurodytą patikrinimą nustatoma, kad duomenys neatitinka išsamių taisyklių dėl tinkamų duomenų formatų, maršruto parinktuvas nedelsdamas automatiškai apie tai praneša atitinkamam oro vežėjui ir valstybių narių, kurioms duomenys turėjo būti persiųsti pagal 12 straipsnio 1 dalį, PIU. Tokiais atvejais oro vežėjas nedelsdamas perduoda API duomenis ir kitus PNR duomenis pagal 5 straipsnį.

5. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios techninės ir procedūrinės taisyklės, būtinos šio straipsnio 1–4 dalyse nurodytiems patikrinimams ir pranešimams. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 42 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

12 straipsnis

API duomenų ir kitų PNR duomenų persiuntimas iš maršruto parinktuvo PIU

1. Atlikus 11 straipsnyje nurodytus duomenų formato ir perdavimo patikrinimus, maršruto parinktuvas persiunčia oro vežėjų pagal 5 straipsnio 1 ir 2 dalis ir, kai taikoma, 7 straipsnio 3 ir 4 dalis, jam perduotus užšifruotus API duomenis ir visus kitus PNR duomenis valstybės narės, į kurios teritoriją arba iš kurios teritorijos vykdomas skrydis, PIU, o ES vidaus skrydžių atveju – ir valstybės narės, į kurios teritoriją vykdomas skrydis, ir valstybės narės, iš kurios teritorijos jis vykdomas, PIU. Jis tuos duomenis nedelsdamas persiunčia automatizuotu būdu, niekaip nepakeisdamas jų turinio. Jei per skrydį yra vienas ar daugiau sustojimų kitų valstybių narių nei ta, iš kurios jis išvyko, teritorijoje, maršruto parinktuvas API duomenis ir visus kitus PNR duomenis persiunčia visų susijusių valstybių narių PIU.

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

Tačiau ES vidaus skrydžių atveju maršruto parinktuvas atitinkamiems PIU persiunčia tik tų skrydžių, kurie yra įtraukti į 4 dalyje nurodytą sąrašą, API duomenis ir visus kitus PNR duomenis.

2. Maršruto parinktuvas persiunčia API duomenis ir kitus PNR duomenis laikantis 6 dalyje nurodytų išsamių taisyklių, kai tik tokios taisyklės priimamos ir pradedamos taikyti.

3. Valstybės narės užtikrina, kad jų PIU, gavę API duomenis ir kitus PNR duomenis pagal 1 dalį, nedelsdami automatiškai patvirtintų tokių duomenų gavimą į maršruto parinktuvą.

4. Kiekviena valstybė narė, nusprendusi taikyti Direktyvą (ES) 2016/681 ES vidaus skrydžiams pagal tos direktyvos 2 straipsnį, sudaro atrinktų ES vidaus skrydžių ar maršrutų sąrašą. Valstybės narės, nurodydamos pasirinktus skrydžius ar maršrutus, gali naudoti išvykimo oro uosto ir atvykimo oro uosto kodą. Tos valstybės narės pagal tos direktyvos 2 straipsnį ir šio reglamento 13 straipsnį reguliariai peržiūri ir, prireikus, atnaujina tuos sąrašus. Tinkamai pagrįstais atvejais valstybė narė gali pasirinkti visus ES vidaus skrydžius arba maršrutus pagal Direktyvą (ES) 2016/681 ir šio reglamento 13 straipsnį.

Valstybės narės iki atitinkamos 45 straipsnio antroje pastraipoje nurodytos šio reglamento taikymo pradžios datos automatizuotomis priemonėmis 9 straipsnio 2 dalies b punkte nurodytu saugiu komunikacijos kanalu į maršruto parinktuvą įveda pasirinktus skrydžius ar maršrutus ir po to pateikia į maršruto parinktuvą visus jų atnaujinimus.

5. Valstybių narių į maršruto parinktuvą įvesta informacija tvarkoma konfidencialiai, o eu-LISA darbuotojai turi prieigą prie tos informacijos tik tiek, kiek tikrai būtina techninėms problemoms išspręsti. eu-LISA, kai maršruto parinktuvas gauna tą informaciją arba bet kokius jos atnaujinimus iš valstybės narės, užtikrina, kad maršruto parinktuvas nedelsdamas persiųstų tos valstybės narės PIU su pasirinktais skrydžiais ar maršrutais susijusius API duomenis ir kitus PNR duomenis laikantis 1 dalies.

6. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos išsamios techninės ir procedūrinės taisyklės, būtinos API duomenų ir kitų PNR duomenų persiuntimui iš šio straipsnio 1 dalyje nurodyto maršruto parinktuvo, taip pat informacijos įvedimui į šio straipsnio 4 dalyje nurodytą maršruto parinktuvą, įskaitant taisykles dėl duomenų saugumo reikalavimų. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 42 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

13 straipsnis

ES vidaus skrydžių atranka

1. Valstybės narės, kurios pagal Direktyvos (ES) 2016/681 2 straipsnį nusprendžia taikyti tą direktyvą, taigi ir šį reglamentą, ES vidaus skrydžiams, tokius ES vidaus skrydžius atrenka pagal šį straipsnį.

2. Valstybės narės gali taikyti Direktyvą (ES) 2016/681, taigi ir šį reglamentą, visiems ES vidaus skrydžiams, atvykstantiems į jų teritoriją arba iš jos išvykstantiems tik esant realiai ir esamai arba numatomai terorizmo grėsmei, remdamosi grėsmės vertinimu grindžiamu sprendimu, kurio trukmė apribota tik tuo, kas yra tikrai būtina ir kuris gali būti veiksmingai peržiūrėtas teismo arba nepriklausomos administracinės įstaigos, kurios sprendimas yra privalomas.

3. Jei nėra realios ir esamos ar numatomos terorizmo grėsmės, valstybės narės, kurios taiko Direktyvą (ES) 2016/681, taigi ir šį reglamentą, ES vidaus skrydžiams, atrenka tokius ES vidaus skrydžius atsižvelgdamos į vertinimo, atlikto remiantis šio straipsnio 4–7 dalyse nustatytais reikalavimais, rezultatus.

4. 3 dalyje nurodytas vertinimas:

a) vykdomas objektyviai, tinkamai motyvuotai ir nediskriminuojant pagal Direktyvos (ES) 2016/681 2 straipsnį;

b) atsižvelgia tik į kriterijus, kurie yra svarbūs teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų, turinčių objektyvų ryšį, įskaitant netiesioginį ryšį, su keleivių vežimu oru ir nėra grindžiami vien pagrindais, išdėstytais Chartijos 21 straipsnyje, prevencijai, nustatymui, tyrimui ir patraukimui už juos baudžiamojon atsakomybėn;

c) naudoja tik informaciją, kuria remiantis galima atlikti objektyvų, tinkamai pagrįstą ir nediskriminacinį vertinimą.

5. Remdamosi 3 dalyje nurodytu vertinimu, valstybės narės atrenka tik tuos ES vidaus skrydžius, kurie yra susiję, *inter alia*, su konkrečiais maršrutais, kelionių modeliais ar oro uostais, dėl kurių yra teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų požymių ir kurie pateisina API duomenų ir kitų PNR duomenų tvarkymą. ES vidaus skrydžiai atrenkami tik tiek, kiek tikrai būtina Direktyvos (ES) 2016/681 ir šio reglamento tikslams pasiekti.

6. Valstybės narės saugo visus tokio 3 dalyje nurodyto vertinimo dokumentus, įskaitant, kai aktualu, visas jo peržiūras, ir, gavusios prašymą, pateikia juos savo nepriklausomoms priežiūros institucijoms ir nacionalinėms priežiūros institucijoms pagal Direktyvą (ES) 2016/680.

7. Valstybės narės, vadovaudamosi Direktyvos (ES) 2016/681 2 straipsniu, reguliariai ir ne rečiau kaip kas 12 mėnesių peržiūri 3 dalyje nurodytą vertinimą, siekdamos atsižvelgti į aplinkybių, kuriomis buvo pagrįstas ES vidaus skrydžių pasirinkimas, pokyčius ir siekiant užtikrinti, kad ES vidaus skrydžiai ir toliau būtų atrenkami tik tiek, kiek tikrai būtina.

8. Komisija sudaro palankesnes sąlygas reguliariai keistis nuomonėmis dėl 3 dalyje nurodyto vertinimo atrankos kriterijų, įskaitant keitimąsi geriausios praktikos pavyzdžiais, ir savanorišką keitimąsi informacija apie atrinktus skrydžius.

14 straipsnis

API duomenų ir kitų PNR duomenų ištrynimas iš maršruto parinktuvo

Į maršruto parinktuvą pagal šį reglamentą perduoti API duomenys ir kiti PNR duomenys saugomi maršruto parinktuve tik tiek, kiek tai būtina siekiant užbaigti persiuntimą atitinkamiems PIU pagal šį reglamentą, ir nedelsiant, visam laikui ir automatizuotai ištrinami iš maršruto parinktuvo abiem toliau nurodytais atvejais:

a) kai pagal 12 straipsnio 3 dalį patvirtinama, kad API duomenys ir kiti PNR duomenys persiųsti atitinkamiems PIU;

b) kai API duomenys ir kiti PNR duomenys yra susiję su kitais ES vidaus skrydžiais nei tie, kurie įtraukti į 12 straipsnio 4 dalyje nurodytus sąrašus.

Maršruto parinktuvas automatiškai informuoja eu-LISA ir PIU apie neatidėliotiną b punkte nurodytų ES vidaus skrydžių ištrynimą.

15 straipsnis

PIU vykdomas API duomenų ir kitų PNR duomenų tvarkymas

API duomenis ir kitus PNR duomenis, persiunčiamus PIU pagal šį reglamentą, PIU toliau tvarko pagal Direktyvą (ES) 2016/681, visų pirma kiek tai susiję su PIU atliekamo API duomenų ir kitų PNR duomenų tvarkymo taisyklėmis, įskaitant išdėstytas tos direktyvos 6, 10, 12 ir 13 straipsniuose ir tik teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais.

PIU ar kitos kompetentingos institucijos jokiomis aplinkybėmis netvarko API duomenų ir kitų PNR duomenų profiliavimo tikslais, kaip nurodyta Direktyvos (ES) 2016/680 11 straipsnio 3 dalyje.

16 straipsnis

Veiksmai, kai techniškai neįmanoma naudoti maršruto parinktuvo

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

Laikotarpiu tarp tų pranešimų 5 straipsnio 1 dalis netaikoma, jei dėl techninių priežasčių neįmanoma perduoti API duomenų ar kitų PNR duomenų į maršruto parinktuvą. Oro vežėjai API duomenis ar kitus PNR duomenis saugo tol, kol bus sėkmingai išspręsta techninių galimybių nebuvimo problema. Kai tik sėkmingai išsprendžiama techninių galimybių nebuvimo problema, oro vežėjai perduoda duomenis į maršruto parinktuvą pagal 5 straipsnio 1 dalį.

Kai techniškai neįmanoma naudoti maršruto parinktuvo ir išimtiniais atvejais, susijusiais su šio reglamento tikslais, dėl kurių PIU būtina nedelsiant gauti API duomenis ar kitus PNR duomenis tuo metu, kai techniškai neįmanoma naudotis maršruto parinktuvu, PIU gali prašyti oro vežėjų naudoti bet kokias kitas tinkamas priemones, kuriomis būtų užtikrintas būtinas duomenų saugumo, duomenų kokybės ir duomenų apsaugos lygis, kad API duomenys ar kiti PNR duomenys būtų perduoti tiesiogiai PIU. PIU gautus API duomenis ar kitus PNR duomenis tvarko bet kokiomis kitomis tinkamomis priemonėmis laikydamosi Direktyvoje (ES) 2016/681 nustatytų taisyklių ir apsaugos priemonių.

Gavusi eu-LISA pranešimą, kad techninių galimybių nebuvimo problema buvo sėkmingai išspręsta, ir kai pagal 12 straipsnio 3 dalį patvirtinama, kad API duomenys ar kiti PNR duomenys per maršruto parinktuvą persiųsti atitinkamam PIU, PIU nedelsdamas ištrina bet kuriomis kitomis tinkamomis priemonėmis gautus API duomenis ar kitus PNR duomenis.

2. Jei dėl 23 straipsnyje nurodytų valstybės narės sistemų ar infrastruktūros gedimo techniškai neįmanoma naudoti maršruto parinktuvo API duomenims ar kitiems PNR duomenims persiųsti, tos valstybės narės PIU nedelsdamas automatiškai praneša kitiems PIU, eu-LISA ir Komisijai apie techninių galimybių nebuvimą. Tokiu atveju ta valstybė narė nedelsdama imasi priemonių, kad išspręstų techninių galimybių naudoti maršruto parinktuvo nebuvimo problemą ir, kai ji sėkmingai išsprendžiama, apie tai nedelsdama praneša kitiems PIU, eu-LISA ir Komisijai. Maršruto parinktuvas API duomenis ar kitus PNR duomenis saugo tol, kol bus sėkmingai išspręsta techninių galimybių nebuvimo problema. Kai tik sėkmingai išsprendžiama techninių galimybių nebuvimo problema, maršruto parinktuvas persiunčia duomenis pagal 12 straipsnio 1 dalį.

Kai techniškai neįmanoma naudoti maršruto parinktuvo ir išimtiniais atvejais, susijusiais su šio reglamento tikslais, dėl kurių PIU būtina nedelsiant gauti API duomenis ar kitus PNR duomenis tuo metu, kai techniškai neįmanoma naudotis maršruto parinktuvu, PIU gali prašyti oro vežėjų naudoti bet kokias kitas tinkamas priemones, kuriomis būtų užtikrintas būtinas duomenų saugumo, duomenų kokybės ir duomenų apsaugos lygis, kad API duomenys ar kiti PNR duomenys būtų perduoti tiesiogiai PIU. PIU gautus API duomenis ar kitus PNR duomenis tvarko bet kokiomis kitomis tinkamomis priemonėmis laikydamiesi Direktyvoje (ES) 2016/681 nustatytų taisyklių ir apsaugos priemonių.

Gavęs eu-LISA pranešimą, kad techninių galimybių nebuvimo problema buvo sėkmingai išspręsta, ir kai pagal 12 straipsnio 3 dalį patvirtinama, kad API duomenys ar kiti PNR duomenys per maršruto parinktuvą persiųsti atitinkamam PIU, PIU nedelsdamas ištrina bet kuriomis kitomis tinkamomis priemonėmis gautus API duomenis ar kitus PNR duomenis.

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

Laikotarpiu tarp tų pranešimų 5 straipsnio 1 dalis netaikoma, jei dėl techninių priežasčių neįmanoma perduoti API duomenų ar kitų PNR duomenų į maršruto parinktuvą. Oro vežėjai API duomenis ar kitus PNR duomenis saugo tol, kol bus sėkmingai išspręsta techninių galimybių nebuvimo problema. Kai tik sėkmingai išsprendžiama techninių galimybių nebuvimo problema, oro vežėjai perduoda duomenis į maršruto parinktuvą pagal 5 straipsnio 1 dalį.

Kai techniškai neįmanoma naudoti maršruto parinktuvo ir išimtiniais atvejais, susijusiais su šio reglamento tikslais, dėl kurių PIU būtina nedelsiant gauti API duomenis ar kitus PNR duomenis tuo metu, kai techniškai neįmanoma naudotis maršruto parinktuvu, PIU gali prašyti oro vežėjų naudoti bet kokias kitas tinkamas priemones, kuriomis būtų užtikrintas būtinas duomenų saugumo, duomenų kokybės ir duomenų apsaugos lygis, kad API duomenys ar kiti PNR duomenys būtų perduoti tiesiogiai PIU. PIU gautus API duomenis ar kitus PNR duomenis tvarko bet kokiomis kitomis tinkamomis priemonėmis laikydamiesi Direktyvoje (ES) 2016/681 nustatytų taisyklių ir apsaugos priemonių.

Gavęs eu-LISA pranešimą, kad techninių galimybių nebuvimo problema buvo sėkmingai išspręsta, ir kai pagal 12 straipsnio 3 dalį patvirtinama, kad API duomenys ar kiti PNR duomenys per maršruto parinktuvą persiųsti atitinkamam PIU, PIU nedelsdamas ištrina bet kuriomis kitomis tinkamomis priemonėmis gautus API duomenis ar kitus PNR duomenis.

Sėkmingai išsprendus techninių galimybių nebuvimo problemą, atitinkamas oro vežėjas 37 straipsnyje nurodytai nacionalinei API priežiūros institucijai nedelsdamas pateikia ataskaitą, kurioje pateikiama visa būtina informacija apie techninių galimybių nebuvimą, įskaitant tų techninių galimybių nebuvimo priežastis, mastą ir pasekmes, taip pat priemones, kurių imtasi šiai problemai išspręsti.

4 SKYRIUS

SPECIALIOSIOS NUOSTATOS DĖL ASMENS DUOMENŲ APSAUGOS IR SAUGOS

17 straipsnis

Registracijos žurnalų tvarkymas

1. Oro vežėjai sukuria visų su API duomenimis susijusių duomenų tvarkymo operacijų pagal šį reglamentą, vykdomų naudojant 4 straipsnio 7 dalyje nurodytas automatizuotas priemones, registracijos žurnalus. Tuose registracijos žurnaluose nurodoma API duomenų perdavimo data, laikas ir vieta. Į tuos registracijos žurnalus neįtraukiami jokie asmens duomenys, išskyrus informaciją, būtiną atitinkamo oro vežėjo darbuotojo tapatybei nustatyti.

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

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

b) oro vežėjas, kuris kitus PNR duomenis perdavė į maršruto parinktuvą;

c) PIU, kuriems maršruto parinktuvu buvo persiųsti API duomenys;

d) PIU, kuriems maršruto parinktuvu buvo persiųsti kiti PNR duomenys;

e) a–d punktuose nurodyto perdavimo ar persiuntimo data bei laikas ir to perdavimo ar persiuntimo vieta;

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

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

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

3. Šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodyti registracijos žurnalai naudojami tik siekiant užtikrinti API duomenų ir kitų PNR duomenų saugumą ir vientisumą ir jų tvarkymo teisėtumą, visų pirma, kiek tai susiję su šiame reglamente nustatytų reikalavimų laikymusi, įskaitant procedūras dėl sankcijų už tų reikalavimų pažeidimus pagal 37 ir 38 straipsnius.

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

5. 37 straipsnyje nurodyta nacionalinė API priežiūros institucija ir PIU turi turėti prieigą prie atitinkamų šio straipsnio 1 dalyje nurodytų registracijos žurnalų, kai tai būtina šio straipsnio 3 dalyje nurodytais tikslais.

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

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

18 straipsnis

Atsakomybė už duomenų apsaugą

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

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

Asmens duomenų tvarkymo maršruto parinktuve tikslais visos valstybių narių paskirtos kompetentingos institucijos yra bendros duomenų valdytojos pagal Direktyvos (ES) 2016/680 21 straipsnį.

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

4. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma atitinkama bendrų duomenų valdytojų atsakomybė ir atitinkamos bendrų duomenų valdytojų ir duomenų tvarkytojo pareigos. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 42 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

19 straipsnis

Informacija keleiviams

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

Ta informacija keleiviams pateikiama raštu ir lengvai prieinamu formatu užsakymo ir registracijos metu, neatsižvelgiant į tai, kokiomis priemonėmis asmens duomenys renkami vykdant registraciją pagal 4 straipsnį.

20 straipsnis

Saugumas

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

2. eu-LISA užtikrina duomenų, susijusių su valstybių narių pagal 12 straipsnio 4 dalį atrinktais skrydžiais ir maršrutais, saugumą ir konfidencialumą. PIU ir oro vežėjai užtikrina jų pagal šį reglamentą tvarkomų API duomenų, visų pirma API duomenų, kurie yra asmens duomenys, saugumą. eu-LISA, PIU ir oro vežėjai, laikydamiesi savo atitinkamų pareigų ir Sąjungos teisės, bendradarbiauja tarpusavyje, kad užtikrintų tokį saugumą.

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

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

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

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

d) užtikrintų, kad būtų galima patikrinti ir nustatyti, kuriems PIU API duomenys ar kiti PNR duomenys persiunčiami maršruto parinktuvu;

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

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

Šios dalies pirmoje pastraipoje nurodytomis priemonėmis nedaromas poveikis Reglamento (ES) 2016/679 32 straipsniui, Reglamento (ES) 2018/1725 33 straipsniui arba Direktyvos (ES) 2016/680 29 straipsniui.

21 straipsnis

Savikontrolė

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

22 straipsnis

Asmens duomenų apsaugos auditai

1. Direktyvos (ES) 2016/680 41 straipsnyje nurodytos nepriklausomos priežiūros institucijos bent kartą per ketverius metus atlieka PIU šio reglamento tikslais vykdomų API duomenų, kurie yra asmens duomenys, tvarkymo operacijų auditą. Valstybės narės užtikrina, kad jų nepriklausomos priežiūros institucijos turėtų pakankamai išteklių ir ekspertinių žinių šiuo reglamentu joms patikėtoms užduotims atlikti.

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

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

5 SKYRIUS

SU MARŠRUTO PARINKTUVU SUSIJUSIOS NUOSTATOS

23 straipsnis

PIU jungtys su maršruto parinktuvu

1. Valstybės narės užtikrina, kad jų PIU būtų prijungti prie maršruto parinktuvo. Jos užtikrina, kad jų nacionalinės sistemos ir infrastruktūra, skirtos pagal šį reglamentą perduotiems API duomenims ir kitiems PNR duomenims priimti ir toliau tvarkyti, būtų integruotos su maršruto parinktuvu.

Valstybės narės užtikrina, kad jungtis su maršruto parinktuvu ir integracija su juo sudarytų sąlygas jų PIU teisėtai, saugiai, veiksmingai ir greitai gauti ir toliau tvarkyti tuos API duomenis ir kitus PNR duomenis, taip pat keistis su jais susijusiais pranešimais.

2. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos būtinos išsamios taisyklės dėl šio straipsnio 1 dalyje nurodytų jungčių ir integracijos su maršruto parinktuvu, įskaitant taisykles dėl duomenų saugumo reikalavimų. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 42 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

24 straipsnis

Oro vežėjų jungtys su maršruto parinktuvu

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

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

2. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos būtinos išsamios taisyklės dėl šio straipsnio 1 dalyje nurodytų jungčių ir integracijos su maršruto parinktuvu, įskaitant taisykles dėl duomenų saugumo reikalavimų. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 42 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

25 straipsnis

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

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

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

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

3. eu-LISA užtikrina, kad maršruto parinktuvas būtų suprojektuotas ir sukurtas taip, kad atliktų šiame reglamente nurodytas funkcijas ir kad jis pradėtų veikti kuo greičiau po to, kai Komisija priims šio reglamento 4 straipsnio 12 dalyje, 5 straipsnio 3 dalyje, 7 straipsnio 2 dalyje nurodytus deleguotuosius aktus, taip pat šio reglamento 11 straipsnio 5 dalyje, 12 straipsnio 4 dalyje, 23 straipsnio 2 dalyje, 24 straipsnio 2 dalyje ir Direktyvos (ES) 2016/681 16 straipsnio 3 dalyje nurodytus įgyvendinimo aktus ir bus atliktas poveikio duomenų apsaugai vertinimas pagal Reglamento (ES) 2016/679 35 straipsnį.

4. eu-LISA PIU, kitoms atitinkamoms valstybių narių institucijoms ir oro vežėjams pateikia atitikties bandymo rinkinį. Atitikties bandymo rinkinį sudaro bandymo aplinka, imitatorius, bandymo duomenų rinkiniai ir bandymo planas. Atitikties bandymo rinkinys turi būti toks, kad būtų galima atlikti išsamius maršruto parinktuvo bandymus, nurodytus 5 ir 6 dalyse, ir jis turi likti prieinamas užbaigus tuos bandymus.

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

6. Jei eu-LISA mano, kad kitų PNR duomenų kūrimo etapas baigtas, ji nepagrįstai nedelsdama atlieka išsamius maršruto parinktuvo bandymus, kad užtikrintų maršruto parinktuvo jungčių su oro vežėjais ir PIU patikimumą, būtiną standartizuotą oro vežėjų vykdomą kitų PNR duomenų persiuntimą ir kitų PNR duomenų perdavimą ir persiuntimą pagal Direktyvos (ES) 2016/681 16 straipsnį, įskaitant bendrų protokolų ir tinkamų standartizuotų duomenų formatų, nurodytų tos direktyvos 16 straipsnio 2 ir 3 dalyse, naudojimą, kad būtų užtikrintas kitų PNR duomenų skaitomumas. Tokie bandymai atliekami bendradarbiaujant su PIU ir kitomis atitinkamomis valstybių narių institucijomis bei oro vežėjais. eu-LISA informuoja Komisiją apie tų bandymų rezultatus.

26 straipsnis

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

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

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

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

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

4. Nedarant poveikio šio straipsnio 3 daliai ir Europos Sąjungos pareigūnų tarnybos nuostatų, nustatytų Tarybos reglamente (EEB, Euratomas, EAPB) Nr. 259/68 ([22]), 17 straipsniui, visiems savo darbuotojams, kurie turi dirbti su maršruto parinktuvu persiunčiamais API duomenimis, eu-LISA taiko tinkamas profesinės paslapties taisykles arba kitas lygiavertes taisykles, kuriomis reglamentuojami konfidencialumo įsipareigojimai. Ši pareiga taikoma ir tokiems darbuotojams išėjus iš tarnybos ar darbo arba nutraukus savo veiklą.

27 straipsnis

eu-LISA pagalbinės užduotys, susijusios su maršruto parinktuvu

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

2. eu-LISA teikia PIU paramą, susijusią su API duomenų ir kitų PNR duomenų gavimu maršruto parinktuvu pagal šį reglamentą, visų pirma, kiek tai susiję su 12 ir 23 straipsnių taikymu.

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

6 SKYRIUS

VALDYMAS

28 straipsnis

Programos valdyba

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

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

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

c) vienas eu-LISA vykdomojo direktoriaus paskirtas darbuotojas ir

d) vienas Komisijos paskirtas narys.

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

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

Pirmininkauja valstybė narė, kuri yra programos valdybos narė.

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

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

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

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

6. Programos valdyba nustoja veikti ne vėliau kaip 45 straipsnio antroje pastraipoje nurodytą šio reglamento taikymo pradžios datą.

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

29 straipsnis

API-PNR patariamoji grupė

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

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

3. API-PNR patariamoji grupė atlieka šias funkcijas:

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

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

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

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

30 straipsnis

API-PNR kontaktinė grupė

1. Ne vėliau kaip atitinkamą 45 straipsnio antroje pastraipoje nurodytą šio reglamento taikymo pradžios datą eu-LISA Valdančioji taryba įsteigia API-PNR kontaktinę grupę.

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

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

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

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

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

31 straipsnis

API ekspertų grupė

1. Ne vėliau kaip 45 straipsnio antros pastraipos a punkte nurodytą šio reglamento taikymo pradžios datą Komisija įsteigia API ekspertų grupę pagal Komisijos ekspertų grupių kūrimo ir veiklos horizontaliąsias taisykles.

2. API ekspertų grupė sudaro sąlygas atitinkamoms valstybių narių institucijoms komunikuoti tarpusavyje, taip pat komunikuoti tarp atitinkamų valstybių narių institucijų ir oro vežėjų politikos klausimais, susijusiais su jų atitinkamomis užduotimis ir pareigomis pagal šį reglamentą, įskaitant kiek tai susiję su 38 straipsnyje nurodytomis sankcijomis.

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

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

32 straipsnis

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

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

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

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

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

33 straipsnis

Su maršruto parinktuvu susijusi atsakomybė

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

34 straipsnis

Maršruto parinktuvo eksploatavimo pradžia API duomenų atveju

Komisija nepagrįstai nedelsdama nustato datą, nuo kurios maršruto parinktuvas pradeda veikti API duomenų atveju, priimdama įgyvendinimo aktą, kai eu-LISA informuoja Komisiją apie sėkmingą išsamaus maršruto parinktuvo bandymo, nurodyto 25 straipsnio 5 dalyje, užbaigimą. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 42 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

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

35 straipsnis

Maršruto parinktuvo eksploatavimo pradžia kitų PNR duomenų atveju

Komisija nepagrįstai nedelsdama nustato datą, nuo kurios maršruto parinktuvas pradeda veikti kitų PNR duomenų atveju, priimdama įgyvendinimo aktą, kai tik eu-LISA praneša Komisijai, kad sėkmingai užbaigti 25 straipsnio 6 dalyje nurodyti išsamūs maršruto parinktuvo bandymai, įskaitant maršruto parinktuvo jungčių su oro vežėjais ir PIU patikimumą bei oro

vežėjų perduotų ir maršruto parinktuvo standartizuotu formatu persiųstų kitų PNR duomenų suprantamumą pagal Direktyvos (ES) 2016/681 16 straipsnį. Tas įgyvendinimo aktas priimamas laikantis 42 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

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

36 straipsnis

Savanoriškas maršruto parinktuvo naudojimas

1. Oro vežėjai turi teisę naudoti maršruto parinktuvą Direktyvos 2004/82/EB 3 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytai informacijai ar kitiems PNR duomenims, surinktiems pagal Direktyvos (ES) 2016/681 8 straipsnį, persiųsti vienam ar daugiau PIU pagal tas direktyvas, jei atitinkama valstybė narė sutinka su tokiu naudojimu, nuo atitinkamos tos valstybės narės nustatytos datos. Ta valstybė narė duoda sutikimą tik nustačiusi, kad, visų pirma kiek tai susiję su jos pačios PIU jungtimi su maršruto parinktuvu ir atitinkamo oro vežėjo jungtimi, informaciją galima persiųsti teisėtai, saugiai, veiksmingai ir greitai.

2. Jeigu oro vežėjas pradeda naudoti maršruto parinktuvą pagal šio straipsnio 1 dalį, jis ir toliau naudoja maršruto parinktuvą, kad persiųstų tokią informaciją atitinkamos valstybės narės PIU, iki atitinkamos 45 straipsnio antroje pastraipoje nurodytos šio reglamento taikymo pradžios datos. Tačiau tas naudojimas nutraukiamas nuo atitinkamos tos valstybės narės nustatytos dienos, jei ta valstybė narė mano, kad yra objektyvių priežasčių, dėl kurių reikia jį nutraukti, ir apie tai atitinkamai informavo oro vežėją.

3. Atitinkama valstybė narė:

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

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

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

7 SKYRIUS

PRIEŽIŪRA, SANKCIJOS, STATISTINIAI DUOMENYS IR VADOVAS

37 straipsnis

Nacionalinė API priežiūros institucija

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

2. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinės API priežiūros institucijos turėtų visas būtinas priemones ir visus būtinus tyrimo ir vykdymo užtikrinimo įgaliojimus, kad galėtų vykdyti savo užduotis pagal šį reglamentą, be kita ko, atitinkamais atvejais skirdamos 38 straipsnyje nurodytas sankcijas. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinei API priežiūros institucijai suteiktais įgaliojimais būtų naudojamasi taikant tinkamas apsaugos priemones, atitinkančias pagal Sąjungos teisę garantuojamas pagrindines teises.

3. Ne vėliau kaip atitinkamą 45 straipsnio antroje pastraipoje nurodytą šio reglamento taikymo pradžios datą valstybės narės praneša Komisijai institucijų, kurias jos paskyrė pagal šio straipsnio 1 dalį, pavadinimus ir kontaktinius duomenis ir išsamias taisykles. Jos nedelsdamos praneša Komisijai apie visus vėlesnius jų pokyčius ar dalinius pakeitimus.

4. Šiuo straipsniu nedaromas poveikis Reglamento (ES) 2016/679 51 straipsnyje, Direktyvos (ES) 2016/680 41 straipsnyje ir Direktyvos (ES) 2016/681 15 straipsnyje nurodytų priežiūros institucijų įgaliojimams.

38 straipsnis

Sankcijos

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

2. Valstybės narės ne vėliau kaip atitinkamą 45 straipsnio antroje pastraipoje nurodytą šio reglamento taikymo pradžios datą praneša Komisijai apie tas taisykles ir priemones ir nedelsdamos ją informuoja apie visus vėlesnius joms įtakos turinčius pakeitimus.

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

a) pažeidimo pobūdį, sunkumą ir trukmę;

b) oro vežėjo kaltės laipsnį;

c) ankstesnius oro vežėjo padarytus pažeidimus;

d) bendrą oro vežėjo bendradarbiavimo su kompetentingomis institucijomis lygį;

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

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

4. Valstybės narės užtikrina, kad už pasikartojantį API duomenų neperdavimą pagal 5 straipsnio 1 dalį būtų taikomos proporcingos finansinės sankcijos, sudarančios iki 2 % oro vežėjo ankstesnių finansinių metų pasaulinės apyvartos. Valstybės narės užtikrina, kad už kitų šiame reglamente nustatytų pareigų nesilaikymą būtų taikomos proporcingos sankcijos, įskaitant finansines sankcijas.

39 straipsnis

Statistiniai duomenys

1. Siekdama remti šio reglamento įgyvendinimą ir jo taikymo stebėseną ir remdamasi 5 ir 6 dalyse nurodyta statistine informacija, eu-LISA kas ketvirtį skelbia statistinius duomenis apie maršruto parinktuvo veikimą ir apie tai, kaip oro vežėjai vykdo šiame reglamente nustatytas pareigas. Tie statistiniai duomenys nesuteikia galimybės nustatyti asmenų tapatybę.

2. 1 dalyje nustatytais tikslais maršruto parinktuvas automatiškai persiunčia 5 ir 6 dalyse išvardytus duomenis į CASS.

3. Siekdama remti šio reglamento įgyvendinimą ir jo taikymo stebėseną kiekvienais metais eu-LISA pateikia statistinius duomenis prieš tai ėjusių metų metinėje ataskaitoje. Ji paskelbia tą metinę ataskaitą ir persiunčia ją Europos Parlamentui, Tarybai, Komisijai, Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnui, Europos sienų ir pakrančių apsaugos agentūrai ir 37 straipsnyje nurodytoms nacionalinėms API priežiūros institucijoms. Metinėje ataskaitoje neatskleidžiami konfidencialūs darbo metodai ir nekeliamas pavojus valstybių narių kompetentingų institucijų vykdomiems tyrimams.

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

5. CASS teikia eu-LISA toliau nurodytą statistinę informaciją, būtiną 44 straipsnyje nurodytų ataskaitų teikimo ir statistikos rengimo pagal šį straipsnį tikslais, tačiau iš tokių statistinių duomenų apie API duomenis neturi būti galima nustatyti atitinkamų keleivių tapatybės:

a) ar duomenys susiję su keleiviu ar įgulos nariu;

b) keleivio ar įgulos nario pilietybę, lytį ir gimimo metus;

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

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

e) tam pačiam skrydžiui užsiregistravusių keleivių skaičių;

f) skrydį vykdančio oro vežėjo kodą;

g) ar skrydis yra reguliarusis, ar nereguliarusis;

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

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

j) API duomenims užfiksuoti naudojamas technines priemones.

6. CASS teikia eu-LISA toliau nurodytą statistinę informaciją, būtiną 44 straipsnyje nurodytų ataskaitų teikimo ir statistikos rengimo pagal šį straipsnį tikslais, tačiau iš tokių statistinių duomenų apie kitus PNR duomenis neturi būti galima nustatyti atitinkamų keleivių tapatybės:

a) PNR pranešimo gavimo maršruto parinktuve datą ir laiką;

b) skrydžio informaciją, nurodytą konkrečiame PNR pranešime pateiktame kelionės maršrute;

c) bendrojo kodo informaciją, pateiktą konkrečiame PNR pranešime.

7. 44 straipsnyje nurodytų ataskaitų teikimo ir statistinių duomenų rengimo pagal šį straipsnį tikslais eu-LISA šio straipsnio 5 ir 6 dalyse nurodytus duomenis saugo CASS. Ji tuos duomenis saugo penkerius metus pagal 2 dalį užtikrindama, kad iš tų duomenų nebūtų galima nustatyti atitinkamų keleivių tapatybės. Šio reglamento įgyvendinimo ir jo taikymo stebėsenos tikslais CASS teikia tinkamai įgaliotiems valstybių narių PIU darbuotojams ir kitoms atitinkamoms valstybių narių institucijoms individualiems poreikiams pritaikytas ataskaitas ir statistinius duomenis apie šio straipsnio 5 dalyje nurodytus API duomenis ir šio straipsnio 6 dalyje nurodytus kitus PNR duomenis.

8. Šio straipsnio 5 ir 6 dalyse nurodytų duomenų naudojimas negali lemti asmenų profiliavimo, kaip nurodyta Direktyvos (ES) 2016/680 11 straipsnio 3 dalyje, arba asmenų diskriminacijos Chartijos 21 straipsnyje išvardytais pagrindais. Šio straipsnio 5 ir 6 dalyse nurodyti duomenys negali būti naudojami siekiant juos palyginti ar sutikrinti arba suderinti su asmens duomenimis.

9. eu-LISA įdiegtos Reglamento (ES) 2019/818 39 straipsnio 2 dalyje nurodytos maršruto parinktuvo kūrimo ir veikimo stebėsenos procedūros apima galimybę reguliariai rengti statistinius duomenis siekiant užtikrinti tą stebėseną.

40 straipsnis

Praktinis vadovas

Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su PIU, kitomis atitinkamomis valstybių narių institucijomis, oro vežėjais ir atitinkamais Sąjungos organais ir agentūromis parengia ir viešai paskelbia praktinį vadovą, kuriame pateikiamos šio reglamento įgyvendinimo gairės, rekomendacijos ir geriausios praktikos pavyzdžiai, įskaitant dėl pagrindinių teisių ir sankcijų pagal 38 straipsnį.

Praktiniame vadove atsižvelgiama į kitus susijusius vadovus.

Komisija priima praktinį vadovą kaip rekomendaciją.

8 SKYRIUS

RYŠYS SU KITOMIS ESAMOMIS PRIEMONĖMIS

41 straipsnis

Reglamento (ES) 2019/818 dalinis pakeitimas

Reglamento (ES) 2019/818 39 straipsnio 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

„1. Siekiant padėti įgyvendinti SIS, Eurodac ir ECRIS-TCN tikslus pagal atitinkamus tas sistemas reglamentuojančius teisės aktus ir politiniais, veiklos bei duomenų kokybės užtikrinimo tikslais teikti tarpsisteminius statistinius duomenis ir analitines ataskaitas, sukuriama centrinė ataskaitų ir statistinių duomenų saugykla (CASS). CASS taip pat remiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2025/13 (*) tikslai.

2. eu-LISA sukuria ir savo techninėse stotyse įdiegia CASS, kurioje saugomi duomenys ir statistika, nurodyti Reglamento (ES) 2018/1862 74 straipsnyje ir Reglamento (ES) 2019/816 32 straipsnyje, logiškai atskirti ES informacine sistema, ir vykdo jos prieglobą. eu-LISA taip pat renka duomenis ir statistiką iš maršruto parinktuvo, nurodyto Reglamento (ES) 2025/13 39 straipsnio 1 dalyje. Prieiga prie CASS suteikiama tik ataskaitų teikimo ir statistinių duomenų rinkimo tikslais institucijoms, nurodytoms Reglamento (ES) 2018/1862 74 straipsnyje, Reglamento (ES) 2019/816 32 straipsnyje ir Reglamento (ES) 2025/13 13 straipsnio 1 dalyje, naudojant kontroliuojamą, saugią prieigą ir konkrečius naudotojų profilius.

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

9 SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

42 straipsnis

Komiteto procedūra

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

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

43 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

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

2. 4 straipsnio 11 ir 12 dalyse, 5 straipsnio 4 dalyje ir 7 straipsnio 5 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2025 m. sausio 28 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

Jei Europos Parlamentas arba Taryba pagal šio straipsnio 6 dalį pareiškia prieštaravimų dėl pagal 4 straipsnio 11 dalį priimto deleguotojo akto, Europos Parlamentas arba Taryba negali prieštarauti šios dalies pirmoje pastraipoje nurodytam savaiminiam pratęsimui.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 4 straipsnio 12 dalyje, 5 straipsnio 4 dalyje ir 7 straipsnio 5 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

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

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

6. Pagal 4 straipsnio 11 ar 12 dalį, 5 straipsnio 4 dalį arba 7 straipsnio 5 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

44 straipsnis

Stebėsena ir vertinimas

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

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

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

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

a) šio reglamento taikymą;

b) kokiu mastu pasiekta šio reglamento tikslų;

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

d) šio reglamento poveikį teisėtų keliautojų kelionių patirčiai;

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

f) duomenų, persiųstų iš maršruto parinktuvo PIU, kokybę;

g) maršruto parinktuvo veikimą PIU atžvilgiu.

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

5. Atliekant 4 dalyje nurodytą vertinimą taip pat turi būti vertinama, ar API duomenų, susijusių su ES vidaus skrydžiais, privalomo rinkimo ir perdavimo įtraukimas į šio reglamento taikymo sritį yra būtinas, proporcingas ir veiksmingas.

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

7. Gavusios prašymą, valstybės narės ir oro vežėjai pateikia eu-LISA ir Komisijai informaciją, būtiną 2, 3 ir 4 dalyse nurodytoms ataskaitoms parengti. Visų pirma, valstybės narės teikia kiekybinę ir kokybinę informaciją apie API duomenų rinkimą veiklos požiūriu. Ta pateikta informacija negali apimti asmens duomenų. Valstybės narės gali neteikti tokios informacijos, jei ir tiek, kiek būtina siekiant neatskleisti konfidencialių darbo metodų arba nepakenkti jų PIU ar kitų kompetentingų institucijų vykdomiems tyrimams. Komisija užtikrina, kad visa pateikta konfidenciali informacija būtų tinkamai apsaugota.

45 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

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

Jis taikomas:

a) API duomenų atveju – praėjus dvejiems metams nuo tos dienos, kurią maršruto parinktuvas pradeda veikti, kaip nustatyta Komisijos pagal 34 straipsnį, ir

b) PNR duomenų atveju – praėjus ketveriems metams nuo tos dienos, kurią maršruto parinktuvas pradeda veikti, kaip nustatyta Komisijos pagal 35 straipsnį.

Tačiau:

a) 4 straipsnio 12 dalis, 5 straipsnio 3 dalis, 7 straipsnio 5 dalis, 11 straipsnio 5 dalis, 12 straipsnio 6 dalis, 18 straipsnio 4 dalis, 23 straipsnio 2 dalis, 24 straipsnio 2 dalis, 25, 28 ir 29 straipsniai, 32 straipsnio 1 dalis ir 34, 35, 42 bei 43 straipsniai taikomi nuo 2025 m. sausio 28 d.;

b) 6 straipsnis, 17 straipsnio 1, 2 ir 3 dalys ir 18 straipsnio 1, 2 ir 3 dalys, 19, 20, 26, 27, 33 ir 36 straipsniai taikomi nuo tos dienos, kurią maršruto parinktuvas pradeda veikti, kaip Komisija yra nustačiusi pagal 34 ir 35 straipsnius.

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

Priimta Briuselyje 2024 m. gruodžio 19 d.

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