



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2022 m. gruodžio 14 d.
(OR. en)

15719/22

Tarpinstitucinė byla:
2022/0425 (COD)

IXIM 292
ENFOPOL 639
AVIATION 319
DATAPROTECT 363
JAI 1678
CODEC 2012
IA 223

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2022 m. gruodžio 14 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2022) 731 final
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO 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

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2022) 731 final.

Pridedama: COM(2022) 731 final



EUROPOS
KOMISIJA

Strasbūras, 2022 12 13
COM(2022) 731 final

2022/0425 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

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

{SWD(2022) 424 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Per pastarąjį dešimtmetį ES ir kitose pasaulio dalyse padaugėjo sunkių formų ir organizuoto nusikalstamumo. Remiantis Europolo ES sunkių formų ir organizuoto nusikalstamumo grėsmių vertinimu, didžioji dalis organizuoto nusikalstamumo susijusi su tarptautinėmis kelionėmis, kurių tikslas paprastai yra neteisėtai į ES įvežti asmenis, narkotikus ar kitas neteisėtas prekes. Visų pirma nusikaltėliai vis dažniau naudojami pagrindiniais ES oro uostais, taip pat mažesniais regioniniais oro uostais, kuriuose veikia pigių skrydžių oro transporto bendrovės¹. Iš Europolo ataskaitos dėl terorizmo padėties ir tendencijų taip pat matyti, kad terorizmo grėsmė ES tebėra reali ir rimta²; ataskaitoje nurodoma, kad daugelis teroristinių išpuolių yra tarpvalstybinio pobūdžio ir jie yra susiję arba su tarpvalstybiniais ryšiais, arba su kelionėmis už ES ribų. Atsižvelgiant į tai, informacija apie oro transportu keliaujančius asmenis yra svarbi teisėsaugos institucijų kovos su sunkiais nusikaltimais ir terorizmu ES priemonė.

Oro transporto keleivių duomenys, be kita ko, yra išankstinė informacija apie keleivius (API) ir keleivio duomenų įrašai (PNR), kurie, naudojami kartu, labai padeda nustatyti didelę riziką keliančius keliautojus ir patvirtinti įtariamų asmenų keliavimo modelį. Kai keleivis perka bilietą iš oro vežėjo, oro vežėjų veiklos tikslais jų rezervavimo sistemos sugeneruoja PNR. Šį įrašą sudaro duomenys apie visą maršrutą, mokėjimo duomenys, kontaktiniai duomenys ir specialūs keleivio prašymai. Kai tai privaloma, šie PNR duomenys siunčiami kelionės tikslo šalies ir dažnai išvykimo šalies informacijos apie keleivius skyriui (PIU).

2016 m. Europos Sąjungoje buvo priimta PNR direktyva³, siekiant užtikrinti, kad visos valstybės narės įgyvendintų PNR duomenų rinkimo iš oro vežėjų taisyklės, siekdamos užkirsti kelią teroristiniams nusikaltimams ir sunkiems nusikaltimams, juos nustatyti, tirti ir patraukti už juos baudžiamojon atsakomybėn, nedarant poveikio galiojančioms API direktyvoje⁴ nustatytoms ES taisyklėms dėl oro vežėjų pareigos rinkti API duomenis. Pagal PNR direktyvą valstybės narės turi priimti būtinas priemones, kad užtikrintų, jog oro vežėjai perduotų vykdant įprastą veiklą surinktus PNR duomenis. PNR direktyvoje numatyta galimybė bendrai tvarkyti API duomenis ir PNR duomenis, nes PNR duomenų apibrėžtis apima visus surinktus išankstinės informacijos apie keleivius (API) duomenis⁵. Tačiau PNR direktyva oro vežėjai neįpareigojami rinkti jokių kitų duomenų, kurių jie nerenka vykdydami įprastą veiklą. Todėl pagal PNR direktyvą visas API duomenų rinkinys nerenkamas, nes oro vežėjai, vykdydami savo veiklą, tikslo rinkti tokius duomenis neturi.

¹ Europolas, Sunkių formų ir organizuoto nusikalstamumo grėsmių vertinimas (SOCTA), 2021 m., https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/socta2021_1.pdf.

² Europolas, Ataskaita dėl terorizmo padėties ir tendencijų (TE-SAT), 2021 m., https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/tesat_2021_0.pdf.

³ 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.

⁴ 2004 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyva 2004/82/EB dėl vežėjų įpareigojimo perduoti keleivių duomenis.

⁵ Žr. Direktyvos (ES) 2016/681 1 priedo 18 punktą.

Tik tuo atveju, kai tai privaloma, oro vežėjas renka API duomenis keleivio registracijos metu (registracijos internetu ir oro uoste metu). Tada jie siunčiami kompetentingoms sienos apsaugos institucijoms kaip išsamus vadinamasis keleivių sąrašo žiniaraštis, kuriame nurodyti visi lėktuve esantys keleiviai lėktuvo išvykimo metu. Nors API duomenys laikomi patikrinta informacija, nes ji atitinka keliautojus, kurie galiausiai įlipo į orlaivį, ir kurią teisėsaugos institucijos gali naudoti įtariamųjų ir ieškomų asmenų tapatybei nustatyti, PNR duomenys yra nepatikrinta keleivių pateikta informacija. Tam tikro keleivio PNR duomenys paprastai apima ne visus galimus PNR elementus, o tik tuos, kuriuos pateikė keleivis ir (arba) kurie yra būtini rezervacijai, taigi įprastam oro vežėjo veiklos tikslui.

Nuo 2004 m., kai buvo priimta API direktyva, visuotinai sutarta, kad API duomenys yra ne tik viena pagrindinių sienų valdymo priemonių, bet ir svarbi priemonė teisėsaugos tikslais, visų pirma kovojant su sunkiais nusikaltimais ir terorizmu. Taigi tarptautiniu lygmeniu nuo 2014 m. Jungtinių Tautų Saugumo Tarybos rezoliucijose ne kartą raginta sukurti ir visame pasaulyje įdiegti API ir PNR sistemas teisėsaugos tikslais⁶. Be to, Europos saugumo ir bendradarbiavimo organizacijos (ESBO) dalyvaujančių narių įsipareigojimas sukurti API sistemas patvirtina šių duomenų naudojimo svarbą kovojant su terorizmu ir tarptautiniu nusikalstamumu.⁷

Kaip matyti iš Komisijos ataskaitos dėl PNR direktyvos peržiūros, kompetentingoms teisėsaugos institucijoms bendrai tvarkant API ir PNR duomenis, t. y. oro vežėjų įprastais veiklos tikslais renkami ir kompetentingoms teisėsaugos institucijoms perduodami PNR duomenys papildomi oro vežėjų pareiga rinkti ir perduoti API duomenis, gerokai padidindamas kovos su sunkiais nusikaltimais ir terorizmu ES veiksmingumas⁸. Bendrai naudojant API duomenis ir PNR duomenis kompetentingos nacionalinės institucijos gali patvirtinti keleivių tapatybę ir tai labai padidina PNR duomenų patikimumą. Toks bendras naudojimas prieš atvykstant keleiviams taip pat suteikia teisėsaugos institucijoms galimybę atlikti vertinimą ir atidžiau patikrinti tik tuos asmenis, kurie, remiantis objektyviais vertinimo kriterijais bei praktika ir laikantis taikytinos teisės, gali kelti grėsmę saugumui. Tai palengvina visų keleivių keliones ir sumažina riziką, kad atvykstančius keleivius tikrins kompetentingos valdžios institucijos, remdamosi diskreciniais elementais, pavyzdžiui, rase ar etnine kilmė, kuriuos teisėsaugos institucijos gali klaidingai sieti su saugumo rizika.

Tačiau dabartinėje ES teisinėje sistemoje reglamentuojamas tik PNR duomenų naudojimas kovojant su sunkiais nusikaltimais ir terorizmu, bet tai netaikoma konkrečiai API duomenims, kuriuos pateikti galima prašyti tik vykdant skrydžius iš trečiųjų šalių, todėl atsiranda saugumo spraga, visų pirma susijusi su ES vidaus skrydžiais, kurių atveju valstybės narės prašo oro vežėjų pateikti PNR duomenis. Veiksmingiausius operatyvinius rezultatus informacijos apie keleivius skyriai gauna dėl tų skrydžių, kurių atveju renkami ir API, ir PNR duomenys. Tai reiškia, kad kompetentingos teisėsaugos institucijos negali pasinaudoti bendro API duomenų ir PNR duomenų dėl skrydžių ES viduje, tvarkymo rezultatais, nes tų skrydžių atveju perduodami tik PNR duomenys.

⁶ JT Saugumo Tarybos rezoliucijos 2178(2014), 2309(2016), 2396(2017), 2482(2019), taip pat 2016 m. gruodžio 9 d. ESBO [ministų tarybos sprendimas 6/16](#) dėl išankstinės informacijos apie keleivius naudojimo gerinimo.

⁷ 2016 m. gruodžio 9 d. ESBO [ministų tarybos sprendimas 6/16](#) dėl išankstinės informacijos apie keleivius naudojimo gerinimo.

⁸ Europos Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, pridamas prie Direktyvos 2016/681 peržiūros ataskaitos (SWD(2020) 128 *final*).

Siekiant pašalinti šią spragą, 2021 m. birželio mėn. Komisijos sklandžiai veikiančios ir atsparios Šengeno erdvės strategijoje raginama Šengeno erdvės vidaus skrydžiams dažniau naudoti API duomenis kartu su PNR duomenimis, siekiant gerokai padidinti vidaus saugumą, laikantis pagrindinės teisės į asmens duomenų apsaugą ir pagrindinės teisės į laisvo judėjimo laisvę⁹.

Todėl siūlomu reglamentu siekiama nustatyti geresnes taisykles dėl oro vežėjų atliekamo API duomenų rinkimo ir perdavimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais. Siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi atitinkamų ES pagrindinių teisių chartijoje (toliau – Chartija) įtvirtintų pagrindinių teisių, visų pirma teisių į privatumą ir asmens duomenų apsaugą, taip pat su tuo susijusių būtinumo ir proporcingumo reikalavimų, pasiūlymo taikymo sritis, kaip paaiškinta toliau, yra atidžiai apribota ir jame nustatyti griežti asmens duomenų apsaugos apribojimai ir apsaugos priemonės.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Siūlomos taisyklės dėl API duomenų rinkimo ir perdavimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais yra suderintos su PNR direktyvoje¹⁰ nustatytais PNR duomenų tvarkymui taikytinomis taisyklėmis. Jomis atsižvelgiama į Europos Sąjungos Teisingumo Teismo aiškinimus jo naujausioje teismo praktikoje, visų pirma į tai, kas nurodyta teismo praktikoje dėl PNR duomenų tvarkymo ES vidaus skrydžių atveju, pagal kurią PNR duomenų apie ES vidaus skrydžius perdavimas valstybių narių kompetentingoms valdžios institucijoms turi būti atrankinis ir negali būti sistemingas, nebent tai būtų pateisinama tikra ir esama arba numatoma terorizmo grėsme¹¹.

Kadangi siūlomas reglamentas gali dubliuotis su PNR direktyvoje nustatytais taisyklėmis, atsižvelgiant į tai, kad, kaip minėta, pagal tą direktyvą PNR duomenų apibrėžtis apima visus surinktus išankstinės informacijos apie keleivius (API) duomenis, pirmenybė teikiama siūlomame reglamente nustatytais taisyklėmis, kadangi jis yra ir *lex specialis*, ir *lex posterior*. Nors pagal PNR direktyvą valstybės narės turi priimti būtinas priemones, kad užtikrintų, jog oro vežėjai perduotų vykdant įprastą veiklą surinktus PNR duomenis, siūlomu reglamentu oro vežėjai įpareigojami konkrečiose situacijose rinkti API duomenis ir tuos duomenis perduoti konkrečiu būdu. Todėl siūlomu reglamentu papildoma PNR direktyva, nes juo užtikrinama, kad visais atvejais, kai kompetentingos teisėsaugos institucijos, t. y. informacijos apie keleivius skyriai, gauna PNR duomenis pagal PNR direktyvą, oro vežėjai taip pat privalo rinkti ir perduoti API duomenis toms kompetentingoms institucijoms.

Po API duomenų perdavimo PNR direktyva įsteigtiems informacijos apie keleivius skyriams (PIU), išskyrus ribotus reikalavimus šiuo atžvilgiu, kaip nustatyta siūlomame reglamente, taisyklės dėl PIU atliekamo vėlesnio API duomenų tvarkymo yra nustatytos PNR direktyvoje. Kaip minėta, PNR direktyvoje numatyta galimybė bendrai tvarkyti API duomenis ir PNR duomenis, nes joje pateikta PNR duomenų apibrėžtis apima visus surinktus išankstinės informacijos apie keleivius (API) duomenis, taigi ir API duomenis, kuriuos PIU gauna pagal siūlomą reglamentą. Todėl taikomos PNR direktyvos 6, 9 ir paskesnių straipsnių taisyklės,

⁹ COM(2021) 277 final (2021 06 02).

¹⁰ PNR direktyvoje nustatytos duomenų tvarkymo sąlygos, pavyzdžiui, susijusios kompetentingos valdžios institucijos (7 straipsnis), duomenų saugojimo laikotarpis (12 straipsnis) ir asmens duomenų apsauga (13 straipsnis).

¹¹ ESTT sprendimas byloje C-817/19 *Ligue des droits humains*.

susijusios su tokiais aspektais kaip tikslūs duomenų tvarkymo tikslai, saugojimo laikotarpiai, ištrynimasis, keitimasis informacija, valstybių narių atliekamas perdavimas trečiosioms šalims ir konkrečios nuostatos dėl tokių asmens duomenų apsaugos.

Be to, bendrai taikomi ES teisės aktai bus taikomi laikantis juose nustatytų sąlygų. Kiek tai susiję su asmens duomenų tvarkymu, tai visų pirma pasakytina apie Bendrąjį duomenų apsaugos reglamentą (BDAR)¹², Duomenų apsaugos teisėsaugos srityje direktyvą (Teisėsaugos direktyvą)¹³ ir ES duomenų apsaugos reglamentą¹⁴. Šis pasiūlymas tiems aktams nedaro poveikio.

Minėtų ES teisės aktų taikymas pagal šį reglamentą gautų API duomenų tvarkymui reiškia, kad valstybės narės įgyvendina ES teisę, kaip apibrėžta Chartijos 51 straipsnio 1 dalyje, o tai reiškia, kad taip pat taikomos Chartijoje nustatytos taisyklės. Visų pirma šių ES teisės aktų taisyklės turi būti aiškinamos atsižvelgiant į Chartiją.

Užtikrinant suderinamumą su pasiūlyme dėl reglamento dėl API duomenų rinkimo ir perdavimo sienų kontrolės tikslais nustatytomis taisyklėmis ir API duomenų perdavimo veiksmingumą, šiame pasiūlyme numatyta oro vežėjų pareiga rinkti tą patį API duomenų rinkinį ir perduoti jį tam pačiam maršruto parinktuvui, nustatytam pagal tą kitą siūlomą reglamentą.

API duomenų rinkimas iš kelionės dokumentų taip pat dera su ICAO gairėmis dėl mašininio nuskaitymo kelionės dokumentų¹⁵, kurios perkeltos į Reglamentą 2019/1157 dėl Sąjungos piliečių tapatybės kortelių saugumo didinimo, Tarybos direktyvą 2019/997 dėl ES laikinųjų kelionės dokumentų ir Reglamentą 2252/2004 dėl pasų ir kelionės dokumentų apsauginių savybių ir biometrikos standartų. Šie reglamentai yra pirminiai teisės aktai, kuriais sudaromos sąlygos automatiškai išgauti išsamius ir aukštos kokybės duomenis iš kelionės dokumentų.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Šio siūlomo reglamento dėl API duomenų rinkimo ir perdavimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais, atsižvelgiant į jo tikslą ir numatytas priemones, tinkamas teisinis pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 82 straipsnio 1 dalies d punktas ir 87 straipsnio 2 dalies a punktas.

¹² 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.

¹³ 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.

¹⁴ 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).

¹⁵ ICAO, dokumentas 9303, Mašininio nuskaitymo kelionės dokumentai, aštuntas leidimas, 2021 m., pateikiamas adresu https://www.icao.int/publications/documents/9303_p1_cons_en.pdf.

Pagal SESV 82 straipsnio 1 dalies d punktą Sąjunga gali priimti priemones, susijusias su valstybių narių teisminių arba joms lygiaverčių institucijų bendradarbiavimo, susijusio su procesais baudžiamosiose bylose ir sprendimų vykdymu, palengvinimu. Pagal SESV 87 straipsnio 2 dalies a punktą Sąjunga gali priimti priemones, susijusias su atitinkamos informacijos rinkimu, kaupimu, apdorojimu, analizavimu ir keitimusi ja policijos bendradarbiavimo ES tikslais.

Todėl teisinis pagrindas, kuriuo remiamasi rengiant šį pasiūlymą, yra toks pat kaip PNR direktyvos teisinis pagrindas, kuris yra tinkamas atsižvelgiant ne tik į tai, kad siūlomu reglamentu iš esmės siekiama to paties tikslo, bet ir į tai, kad juo siekiama papildyti PNR direktyvą.

- **Subsidiarumo principas**

Teisėsaugos institucijoms turi būti suteiktos veiksmingos kovos su terorizmu ir sunkiais nusikaltimais priemonės. Kadangi dauguma sunkių nusikaltimų ir teroro aktų yra susiję su tarptautinėmis kelionėmis, dažnai oro transportu, PNR duomenys pasiteisino kaip labai veiksminga priemonė siekiant užtikrinti ES vidaus saugumą. Be to, valstybių narių kompetentingų institucijų atliekami tyrimai teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais labai priklauso nuo tarptautinio ir tarpvalstybinio bendradarbiavimo.

Erdvėje be vidaus sienų kontrolės valstybių narių vykdomas keleivių duomenų, įskaitant PNR ir API duomenis, rinkimas, tvarkymas ir keitimasis jais taip pat yra veiksmingos kompensacinės priemonės. Nuosekliai veikiant ES lygmeniu, šiuo pasiūlymu bus prisidėta prie valstybių narių ir atitinkamai visos ES saugumo didinimo.

API direktyva yra Šengeno *acquis* dalis, susijusi su išorės sienų kirtimu. Todėl ja neregamentuojamas API duomenų rinkimas ir perdavimas ES vidaus skrydžių atvejais. Kadangi nėra API duomenų, kurie papildytų šių skrydžių PNR duomenis, valstybės narės įgyvendina įvairias priemones, kuriomis siekiama kompensuoti keleivių tapatybės duomenų trūkumą. Jos, be kita ko, yra fizinės atitikties patikros, siekiant patikrinti kelionės dokumento ir įlaipinimo kortelės tapatybės duomenis, dėl kurių kyla naujų problemų ir neišsprendžiama pagrindinė problema, t. y. tai, kad neturima API duomenų.

ES lygmens veiksmai padės užtikrinti suderintą nuostatą dėl pagrindinių teisių, visų pirma asmens duomenų apsaugos, užtikrinimo taikymą valstybėse narėse. Skirtingos valstybių narių, kurios jau yra nustačiusios arba ateityje nustatys panašius mechanizmus, sistemos gali daryti neigiamą poveikį oro vežėjams, nes jiems gali tekti laikytis kelių skirtingų nacionalinių reikalavimų, pavyzdžiui, susijusių su perduotinos informacijos rūšimi ir sąlygomis, kuriomis ši informacija turi būti teikiama valstybėms narėms. Šie skirtumai trukdo veiksmingam valstybių narių bendradarbiavimui teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais. Tokios suderintos taisyklės gali būti nustatytos tik ES lygmeniu.

Kadangi šio pasiūlymo tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti ir jų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, galima daryti išvadą, kad ES ne tik turi teisę imtis veiksmų, bet ir yra geriau pasirengusi tai daryti nei atskirai veikiančios valstybės narės. Taigi pasiūlymas atitinka Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatytą subsidiarumo principą.

- **Proporcingumo principas**

Vadovaujantis ES sutarties 5 straipsnio 4 dalyje nustatytu proporcingumo principu, konkrečios priemonės pobūdis ir intensyvumas turi atitikti nustatytą problemą. Dėl visų šioje teisėkūros iniciatyvoje nurodytų problemų vienaip ar kitaip reikia imtis ES lygmens teisėkūros veiksmų, kad valstybės narės galėtų šias problemas spręsti veiksmingai.

Siūlomos taisyklės dėl API duomenų rinkimo ir perdavimo, taikant griežtus apribojimus ir apsaugos priemonės, sustiprins teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevenciją, nustatymą, tyrimą ir patraukimą už juos baudžiamojon atsakomybėn. Todėl siūlomos taisyklės atitinka nustatytą poreikį didinti vidaus saugumą veiksmingai reaguojant į problemą, kylančią dėl to, kad API duomenys ir PNR duomenys tvarkomi nebendrai, įskaitant tų ES vidaus skrydžių atveju, dėl kurių valstybės narės gauna PNR duomenis.

Pasiūlymo taikymo sritis apsiriboja tik tuo, kas būtina, t. y. tais elementais, dėl kurių reikalingas suderintas ES požiūris, visų pirma tikslais, kuriais informacijos apie keleivius skyriai gali naudoti API duomenis, duomenų elementais, kurie turi būti renkami, ir priemonėmis, kuriomis iš keliautojų renkami ir perduodami API duomenys. API duomenis perduodant maršruto parinktuvui, oro vežėjams tampa mažiau sudėtinga palaikyti ryšius su informacijos apie keleivius skyriais ir atsiranda masto ekonomija, kartu mažėja klaidų ir piktnaudžiavimo galimybės. Tikslas apima tik teroristinius nusikaltimus ir sunkius nusikaltimus, kaip apibrėžta pasiūlyme, atsižvelgiant į jų sunkumą ir tarpvalstybinį aspektą.

Siekiant apriboti kišimąsi į keleivių teises iki to, kas tikrai būtina, pasiūlyme nustatytos kelios apsaugos priemonės. Konkrečiau, API duomenų tvarkymas pagal siūlomą reglamentą apsiriboja baigtiniu ir ribotu API duomenų sąrašu. Jokie kiti papildomi tapatybės duomenys neturi būti renkami. Be to, siūlomame reglamente numatomos tik taisyklės dėl API duomenų rinkimo ir perdavimo per maršruto parinktuvą informacijos apie keleivius skyriams jame nurodytais tikslais ir nereglamentuojamas tolesnis PIU vykdomas API duomenų tvarkymas, atsižvelgiant į tai, kad, kaip paaiškinta pirmiau, toks tvarkymas reglamentuojamas kitais ES teisės aktais (PNR direktyva, asmens duomenų apsaugos teisės aktais, Chartija). Maršruto parinktuvo funkcijos, visų pirma jo gebėjimas rinkti ir teikti išsamią statistinę informaciją, taip pat padeda stebėti, kaip oro vežėjai ir informacijos apie keleivius skyriai įgyvendina šį reglamentą. Taip pat numatytos tam tikros konkrečios apsaugos priemonės, pavyzdžiui, registravimo, asmens duomenų apsaugos ir saugumo taisyklės.

Siekiant užtikrinti duomenų tvarkymo pagal siūlomą reglamentą būtinumą ir proporcingumą ir, konkrečiau kalbant, kiek tai susiję su ES vidaus skrydžių API duomenų rinkimu, valstybės narės gaus API duomenis tik dėl tų ES vidaus skrydžių, kuriuos jos pasirinko pagal pirmiau minėtą ESTT praktiką. Be to, tolesniam informacijos apie keleivius skyrių vykdomam API duomenų tvarkymui būtų taikomi apribojimai ir apsaugos priemonės, nustatyti PNR direktyvoje, kaip ESTT išaiškino byloje *Ligue des droits humains*¹⁶, atsižvelgdamas į Chartiją.

- **Priemonės pasirinkimas**

Siūlomas veiksmas yra reglamentas. Atsižvelgiant į tai, kad siūlomos priemonės turi būti tiesiogiai ir vienodai taikomos visose valstybėse narėse, reglamentas yra tinkamai pasirinkta teisinė priemonė.

¹⁶ 2022 m. birželio 21 d. ESTT sprendimas byloje C-817/19 *Ligue des droits humains*.

3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

• **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas**

API direktyva neužkertamas kelias API duomenų tvarkymui teisėsaugos tikslais, kaip numatyta nacionalinės teisės aktuose ir laikantis asmens duomenų apsaugos reikalavimų. Tačiau, kaip nustatyta API direktyvos vertinime, šios galimybės įgyvendinimas valstybėse narėse yra problemiškas, todėl atsiranda saugumo spragų, nes trūksta ES nustatytų API rinkimo ir perdavimo teisėsaugos tikslais kriterijų¹⁷.

- Teisėsaugos tikslas kai kurių valstybių narių nacionalinės teisės aktuose aiškinamas plačiai, pradedant administraciniais nusižengimais, vidaus saugumo ir viešosios tvarkos stiprinimu, baigiant kova su terorizmu ir nacionalinių saugumo interesų apsauga. API direktyvos vertinime taip pat nurodyta, kad tam, jog API duomenys būtų sėkmingai naudojami teisėsaugos tikslais, reikalinga speciali teisinė priemonė šiam atskiram tikslui¹⁸.
- Dėl to, kad API duomenų rinkimo tikslai yra įvairūs, tampa sudėtingiau užtikrinti atitiktį ES asmens duomenų apsaugos sistemai. Reikalavimas ištrinti API duomenis per 24 valandas nustatytas tik tuo atveju, kai API duomenys naudojami pagrindiniam API direktyvos tikslui, t. y. išorės sienų valdymui. Nėra aišku, ar šis reikalavimas taip pat taikomas duomenų tvarkymui teisėsaugos tikslais.
- API duomenų rinkinys, kurį pateikti galima prašyti vežėjų teisėsaugos tikslais, be kai kurių valstybių narių praktikos prašyti API duomenų, kurie apima daugiau nei API direktyvoje pateiktą nebaigtinį sąrašą, sukuria papildomų kliūčių oro vežėjams laikytis skirtingų reikalavimų vežant keleivius į ES.
- Be to, API direktyvoje nenurodyta, kurių skrydžių atveju gali būti prašoma pateikti API duomenis ir kuriai institucijai API duomenys turėtų būti perduoti, taip pat prieigos prie tokių duomenų teisėsaugos tikslais sąlygos.

• **Konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais**

Rengiant šį pasiūlymą konsultuotasi su įvairiais suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant valstybių narių valdžios institucijas (kompetentingas pasienio institucijas, informacijos apie keleivius skyrius), transporto sektoriaus atstovus ir atskirus vežėjus. ES agentūros, pavyzdžiui, Europos sienų ir pakrančių apsaugos agentūra (*Frontex*), Europos Sąjungos teisėsaugos bendradarbiavimo agentūra (Europolas), Europos Sąjungos didelės apimties IT sistemų laisvės, saugumo ir teisingumo erdvėje operacijų valdymo agentūra (eu-LISA) ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių agentūra (FRA) taip pat pateikė informacijos. Į šią iniciatyvą taip pat įtrauktos nuomonės ir atsiliepimai, gauti per viešas konsultacijas, vykusias 2019 m. pabaigoje atliekant API direktyvos vertinimą¹⁹.

¹⁷ Europos Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „Tarybos direktyvos 2004/82/EB dėl vežėjų įsipareigojimo perduoti duomenis apie keleivius (API direktyva) vertinimas“, Briuselis, 2020 09 08, SWD(2020) 174 *final*, p. 26, 43.

¹⁸ SWD(2020) 174, p. 57.

¹⁹ SWD(2020) 174.

Konsultavimosi veikla, vykdyta rengiant poveikio vertinimą, kuriuo šis pasiūlymas pagrįstas, padėjo surinkti grįžtamąją informaciją iš suinteresuotųjų subjektų naudojant įvairius metodus. Ši veikla apėmė visų pirma įžanginį poveikio vertinimą, išorės pagrindžiamąjį tyrimą ir keletą praktinių seminarų techniniais klausimais.

Įžanginiame poveikio vertinime paskelbti 2020 m. birželio 5 d. – 2020 m. rugpjūčio 14 d. surinkti atsiliepimai; iš viso gauti septyni atsiliepimai apie būsimos API direktyvos taikymo srities išplėtimą, duomenų kokybę, sankcijas, API duomenų ir PNR duomenų ryšį ir asmens duomenų apsaugą²⁰.

Išorės pagrindžiamasis tyrimas buvo atliktas remiantis dokumentų analize, pokalbiais su dalyko ekspertais ir jų apklausomis, kurie nagrinėjo įvairias galimas API duomenų tvarkymo priemones taikant aiškias taisykles, kurios palengvina teisėtą keliavimą, atitinka ES informacinių sistemų sąveikumą, ES asmens duomenų apsaugos reikalavimus ir kitas galiojančias ES priemones ir tarptautinius standartus.

Komisijos tarnybos taip pat surengė keletą praktinių seminarų techniniais klausimais su ekspertais iš valstybių narių ir Šengeno erdvės asocijuotųjų šalių. Šiuose praktiniuose seminaruose buvo siekiama suburti ekspertus, kad jie pasikeistų nuomonėmis apie galimybes, kurios buvo numatytos siekiant sustiprinti būsimą API sistemą sienų valdymo tikslais, taip pat kovojant su nusikalstamumu ir terorizmu.

Priedamo poveikio vertinimo dokumente išsamiau aprašytos konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis (2 priedas).

• **Poveikio vertinimas**

Vadovaudamasi Geresnio reglamentavimo gairėmis, Komisija atliko poveikio vertinimą, kuris pateiktas pridedamame Komisijos tarnybų darbiname dokumente [nuoroda]. Reglamentavimo patikros valdyba 2022 m. rugsėjo 28 d. posėdyje peržiūrėjo poveikio vertinimo projektą ir 2022 m. rugsėjo 30 d. pateikė teigiamą nuomonę.

Atsižvelgiant į nustatytas problemas, susijusias su API duomenų rinkimu ir perdavimu, poveikio vertinime įvertintos politikos galimybės dėl API duomenų rinkimo išorės sienų valdymo ir teisėsaugos tikslais apimties, taip pat API duomenų kokybės gerinimo galimybės. Kalbant apie API duomenų rinkimą teisėsaugos tikslais, poveikio vertinime nagrinėtas, viena vertus, visų ES išorės skrydžių API duomenų rinkimas, ir, kita vertus, visų ES išorės skrydžių ir pasirinktų ES vidaus skrydžių API duomenų rinkimas. Be to, poveikio vertinime taip pat svarstytos API duomenų kokybės gerinimo galimybės – ar API duomenis rinkti automatizuotomis priemonėmis ir rankiniu būdu, ar API duomenis rinkti tik automatizuotomis priemonėmis.

Remiantis poveikio vertinimo ataskaitos išvadomis, tinkamiausia API priemonės teisėsaugos tikslais galimybė apima visų skrydžių į ES ir už jos ribų API duomenų rinkimą, taip pat pasirinktų ES vidaus skrydžių, kurių PNR duomenys yra perduodami, API duomenų rinkimą. Tai gerokai sustiprins būtinas atitinkamų duomenų, susijusių su oro transportu keliaujančiais asmenimis, analizės patikimumą kovojant su sunkiais nusikaltimais ir terorizmu, o

²⁰

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12434-Sienu-apsauga-ir-teisesauga-Persvarstyta-isankstines-informacijos-apie-oro-transporto-keleivius-API-tvarkymo-taisykles_lt

informacijos apie keleivius skyriams bus naudinga galimybė naudotis patikrintais, taigi ir kokybiškesniais API duomenimis, kad jie galėtų nustatyti asmenis, susijusius su sunkiais nusikaltimais ar terorizmu. API duomenų rinkimas ir perdavimas teisėsaugos tikslais grindžiamas pajėgumais, sukurtais API duomenims perduoti per maršruto parinktuvą išorės sienų valdymo tikslais, todėl eu-LISA nepatirs papildomų išlaidų. Oro vežėjai API duomenis perduoda tik į maršruto parinktuvą, kuris šiuos duomenis perduotų kiekvienos atitinkamos valstybės narės informacijos apie keleivius skyriui. Poveikio vertinime padaryta išvada, kad tai oro vežėjams yra ekonomiškai efektyvus sprendimas, sumažinantis dalį oro vežėjų patiriamų perdavimo išlaidų, kartu apribojantis klaidų ar piktnaudžiavimo galimybes. Tačiau, kitaip nei dabar, pagal siūlomą reglamentą oro vežėjai turėtų rinkti ir perduoti API duomenis apie visus skrydžius, kuriems taikomas šis reglamentas, neatsižvelgiant į jų įprastus veiklos poreikius ir įtraukiant ES vidaus skrydžius. Šis pasiūlymas dera su poveikio klimatui neutralumo tikslu, nustatytu Europos klimato teisės akte²¹, ir Sąjungos 2030 m. ir 2040 m. tikslais.

- **Pagrindinės teisės**

Šia iniciatyva numatomas keliautojų asmens duomenų tvarkymas, todėl ribojamas naudojimas pagrindine teise į asmens duomenų apsaugą, kuri garantuojama Chartijos 8 straipsniu ir SESV 16 straipsniu. Kaip pabrėžė ES Teisingumo Teismas (ESTT)²², teisė į asmens duomenų apsaugą nėra absoliuti teisė, tačiau bet koks apribojimas turi būti vertinamas atsižvelgiant į jo funkciją visuomenėje ir atitikti Chartijos 52 straipsnio 1 dalyje nustatytus kriterijus²³. Asmens duomenų apsauga taip pat yra glaudžiai susijusi su teise į privatumą, kuri yra Chartijos 7 straipsniu saugomos teisės į privatų ir šeimos gyvenimą dalis.

Kalbant apie atrinktų ES vidaus skrydžių API duomenų rinkimą ir perdavimą, ši iniciatyva taip pat daro poveikį naudojimuisi pagrindine teise į laisvą judėjimą, numatyta Chartijos 45 straipsnyje ir SESV 21 straipsnyje. Pasak ESTT, laisvo asmenų judėjimo apribojimas gali būti pateisinamas, tik jeigu jis pagrįstas objektyviomis priežastimis ir yra proporcingas nacionalinės teisės teisėtai siekiamam tikslui²⁴.

Pagal šį reglamentą API duomenys gali būti renkami ir perduodami tik terorizmo ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybėn tikslais, kaip apibrėžta PNR direktyvoje. Šio pasiūlymo nuostatose numatyti vienodi ES išorės skrydžių (atvykstančių ir išvykstančių) ir atrinktų ES vidaus skrydžių API duomenų rinkimo ir perdavimo kriterijai, pagrįsti valstybių narių atliktu vertinimu ir reguliariai peržiūrimi, laikantis Teisingumo Teismo sprendime byloje *Ligue des droits humains* nustatytų reikalavimų. Oro vežėjų pareiga rinkti ir perduoti API duomenis maršruto parinktuvai apima visus ES vidaus skrydžius. Maršruto parinktuvo vykdomas duomenų perdavimas informacijos apie keleivius skyriams yra techninis sprendimas, kaip informacijos apie keleivius skyriams perduoti tik atrinktų skrydžių API duomenis, neatskleidžiant konfidencialios informacijos apie tai, kurie ES vidaus skrydžiai buvo atrinkti. Tokia informacija turi būti laikoma

²¹ 2021 m. birželio 30 d. Reglamento (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema (Europos klimato teisės aktas), 2 straipsnio 1 dalis.

²² 2010 m. lapkričio 9 d. ESTT sprendimas sujungtose bylose C-92/09 ir C-93/09 *Volker und Markus Schecke* ir *Eifert* [2010] ECR I-0000.

²³ Chartijos 52 straipsnio 1 dalyje numatyta galimybė apriboti naudojamą teisę į duomenų apsaugą, jei šie apribojimai numatyti įstatymo, nekeičia šios teisės ir laisvių esmės ir, remiantis proporcingumo principu, yra būtini ir tikrai atitinka Europos Sąjungos pripažintus bendruosius interesus arba reikalingi kitų teisėms ir laisvėms apsaugoti.

²⁴ 2018 m. birželio 5 d. ESTT sprendimas byloje C-673/16 *Coman*.

konfidencialia, atsižvelgiant į priemonių vengimo riziką, kuri atsirastų, jei ji taptų žinoma plačiai visuomenei arba, konkrečiau, asmenims, susijusiems su sunkiais nusikaltimais ar teroristine veikla.

Oro vežėjams privalomas automatizuotų priemonių naudojimas renkant tam tikrus API duomenis iš keliautojų gali kelti riziką, be kita ko, asmens duomenų apsaugos požiūriu. Tačiau tokia rizika buvo apribota ir sumažinta. Pirma, reikalavimas taikomas tik tam tikriems API duomenims, kai galima atsakingai naudoti automatizuotas priemones, t. y. automatinio nuskaitymo duomenims keliautojų dokumentuose. Antra, siūlomame reglamente nustatyti reikalavimai dėl naudotinų automatizuotų priemonių, kurie turi būti išsamiau išdėstyti deleguotajame akte. Galiausiai numatytos kelios apsaugos priemonės, pavyzdžiui, registravimas, specialios asmens duomenų apsaugos taisyklės ir veiksminga priežiūra.

Be to, nors siūlomu reglamentu, išskyrus nuostatą, kuria užtikrinama atitiktis tikslo apribojimo principui, nebūtų reglamentuojamas kompetentingų sienos apsaugos institucijų pagal jį gautų API duomenų naudojimas, atsižvelgiant į tai, kad – kaip paaiškinta pirmiau – jam jau taikomi kiti teisės aktai, siekiant aiškumo konstatuojamosiose dalyse primenama, kad toks naudojimas negali sukelti jokios diskriminacijos, kuri draudžiama pagal Chartijos 21 straipsnį.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Ši teisėkūros iniciatyva dėl API duomenų rinkimo ir perdavimo, siekiant atitinkamai sudaryti palankesnes sąlygas išorės sienų kontrolei ir teroristinių nusikaltimų bei sunkių nusikaltimų prevencijai, nustatymui, tyrimui ir patraukimui už juos baudžiamojon atsakomybėn, turėtų poveikį eu-LISA ir valstybių narių kompetentingų valdžios institucijų biudžetui ir darbuotojų poreikiams.

Apskaičiuota, kad eu-LISA reikėtų papildomo maždaug 45 mln. EUR biudžeto (33 mln. EUR pagal dabartinę DFP) maršruto parinktuvui įrengti ir 9 mln. EUR per metus jo techniniam valdymui nuo 2029 m., taip pat reikėtų papildomų 27 etatų siekiant užtikrinti, kad eu-LISA turėtų reikiamų išteklių pagal šį siūlomą reglamentą ir siūlomą reglamentą dėl API duomenų rinkimo ir perdavimo siekiant palengvinti išorės sienų kontrolę jai nustatytoms užduotims atlikti.

Apskaičiuota, kad valstybės narės galėtų gauti 11 mln. EUR (3 mln. EUR pagal dabartinę daugiametę finansinę programą) kompensaciją iš Vidaus saugumo fondo²⁵, kuri būtų skirta informacijos apie keleivius skyriams reikalingoms būtinoms nacionalinėms sistemoms ir infrastruktūroms atnaujinti, o nuo 2028 m. – palaipsniui iki numatytų 2 mln. EUR per metus. Visos tokios teisės galiausiai turės būti nustatytos remiantis tuos fondus reglamentuojančiomis taisyklėmis, taip pat siūlomame reglamente nustatytomis taisyklėmis dėl išlaidų.

Atsižvelgiant į tai, kad šis siūlomas reglamentas yra glaudžiai susijęs su siūlomu reglamentu dėl API duomenų rinkimo ir perdavimo siekiant palengvinti išorės sienų kontrolę, visų pirma kiek tai susiję su API duomenų perdavimu maršruto parinktuvui, to siūlomo reglamento priede pateikta finansinė teisės akto pažyma yra bendra abiem pasiūlymams.

²⁵ 2021 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1149, kuriuo nustatomas Vidaus saugumo fondas.

5. KITI ELEMENTAI

• Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka

Komisija užtikrins, kad būtų nustatytos reikalingos priemonės, skirtos stebėti, kaip veikia siūlomos priemonės, ir vertinti, ar jos atitinka pagrindinius politikos tikslus. Praėjus ketveriems metams nuo siūlomo API reglamento taikymo pradžios ir vėliau kas ketverius metus Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateiktų ataskaitą, kurioje būtų įvertintas šio reglamento įgyvendinimas ir jo pridėtinė vertė. Ataskaitoje taip pat būtų nurodytas bet koks tiesioginis ar netiesioginis poveikis pagrindinėms teisėms. Ji įvertintų pasiektus rezultatus, atsižvelgdama į tikslus, ir nustatytų, ar taikomas loginis pagrindas tebėra tinkamas ir kokią tai turi reikšmę renkantis būsimas galimybes.

Privalomas oro vežėjų pareigos rinkti ES išorės skrydžių ir atrinktų ES vidaus skrydžių API duomenis pobūdis ir API maršruto parinktuvo įdiegimas leis susidaryti aiškesnį vaizdą apie tai, kaip oro vežėjai perduoda API duomenis ir kaip valstybės narės naudoja API duomenis pagal taikytinus nacionalinės ir Sąjungos teisės aktus. Tai padės Komisijai atlikti vertinimo ir vykdymo užtikrinimo užduotis, nes jai bus teikiami patikimi statistiniai duomenys apie perduodamų duomenų kiekį ir apie skrydžius, kurių API duomenis prašoma pateikti.

• Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas

1 skyriuje išdėstomos bendrosios šio reglamento nuostatos, pradedant taisyklėmis dėl jo dalyko ir taikymo srities. Jame taip pat pateikiamas apibrėžčių sąrašas.

2 skyriuje išdėstomos nuostatos dėl oro vežėjų atliekamo API duomenų rinkimo, perdavimo maršruto parinktuvui ir ištrynimo, taip pat taisyklės dėl API duomenų perdavimo iš maršruto parinktuvo informacijos apie keleivius skyriams.

3 skyriuje pateikiamos konkrečios nuostatos dėl registracijos įrašų, specifikacijų dėl to, kas yra asmens duomenų valdytojai, kiek tai susiję su API duomenų, kuriuos sudaro asmens duomenys, tvarkymu pagal šį reglamentą, taip pat oro vežėjų ir PIU saugumo ir savikontrolės.

4 skyriuje išdėstytos taisyklės dėl informacijos apie keleivius skyrių ir oro vežėjų prisijungimo prie maršruto parinktuvo ir integracijos su juo, taip pat dėl su tuo susijusių valstybių narių išlaidų. Jame taip pat pateikiamos nuostatos, reglamentuojančios situaciją, kai iš dalies arba visiškai techniškai neįmanoma naudotis maršruto parinktuvu, ir dėl atsakomybės už maršruto parinktuvui padarytą žalą.

5 skyriuje pateikiamos nuostatos dėl priežiūros, galimų sankcijų, taikytinų oro vežėjams už šiame reglamente nustatytų įsipareigojimų nevykdymą, ir dėl Komisijos rengiamo praktinio vadovo.

6 skyriuje numatyti kitų galiojančių priemonių, t. y. Reglamento (ES) 2019/818, pakeitimai.

7 skyriuje pateikiamos baigiamosios šio reglamento nuostatos, susijusios su deleguotųjų aktų priėmimu, šio reglamento stebėseną ir vertinimu bei jo įsigaliojimu ir taikymu.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl išankstinės informacijos apie keleivius rinkimo ir perdavimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybės 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 nuomonę²⁶,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) dėl sunkių formų 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 oro transportu keliaujančius asmenis, pavyzdžiui, keleivio duomenų įrašai (PNR) ir visų pirma išankstinė informacija apie keleivius (API), yra labai svarbi siekiant nustatyti didelę riziką keliaujančius keliautojus, įskaitant tuos, apie kuriuos kitu atveju teisėsaugos institucijos nieko nesužino, ir nustatyti nusikalstamų grupių narių tarpusavio ryšius bei kovoti su teroristine veikla;
- (2) nors Tarybos direktyvoje 2004/82/EB²⁷ 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, nepaisant API duomenų svarbos teisėsaugos tikslams, oro vežėjai ne visais atvejais juos renka ir perduoda tais tikslais. Tai taip pat reiškia, kad tais atvejais, kai valstybės narės naudojasi šia galimybe, oro vežėjams pagal nacionalinę teisę taikomi skirtingi reikalavimai dėl to, kada ir kaip rinkti ir

²⁶ OL C , , p. .

²⁷ 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).

perduoti API duomenis šiuo tikslu. Dėl šių skirtumų oro vežėjai patiria nereikalingų išlaidų ir sunkumų, be to, tai 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 šių tikslų sistemą;

- (3) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2016/681²⁸ nustatytos taisyklės dėl keleivio duomenų įrašo (PNR) duomenų naudojimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybės 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 teisėsaugos institucijos galėtų veiksmingai užkirsti kelią teroristiniams ir sunkiems nusikaltimams, juos nustatyti, tirti ir patraukti už juos baudžiamojon atsakomybės. Visų pirma toks bendras duomenų tvarkymas leidžia tiksliai nustatyti tuos keleivius, kuriuos galbūt tos institucijos turi išsamiau patikrinti pagal taikytiną teisę. Be to, toje direktyvoje išsamiai nenurodyta, kokia informacija yra API duomenys. Dėl šių priežasčių turėtų būti nustatytos papildomos taisyklės, kuriomis būtų reikalaujama, kad oro vežėjai rinktų ir vėliau 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 Sąjungos lygmeniu nustatyti aiškias, suderintas ir veiksmingas API duomenų rinkimo ir perdavimo teroristinių nusikaltimų ir sunkių nusikaltimų prevencijos, nustatymo, tyrimo ir patraukimo už juos baudžiamojon atsakomybės 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. Todėl API duomenys turi būti renkami ir perduodami pagal konkrečius šio reglamento reikalavimus, be kita ko, kiek jie susiję su situacijomis ir būdu, kuriais tai turi būti daroma. Tačiau tos direktyvos taisyklės taikomos klausimams, kuriems netaikomas šis reglamentas, visų pirma taisyklės dėl PIU gautų API duomenų tolesnio tvarkymo, valstybių narių keitimosi informacija, Europos Sąjungos teisėsaugos bendradarbiavimo agentūros (Europol) 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;
- (6) API duomenų rinkimas ir perdavimas daro poveikį asmenų privatumui ir apima asmens duomenų tvarkymą. Siekiant visapusiškai gerbti pagrindines teises, visų pirma

²⁸ 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 atsakomybės tikslais (OL L 119, 2016 5 4, p. 132).

teisę į privatų gyvenimą ir teisę į asmens duomenų apsaugą pagal Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartiją (toliau – Chartija), turėtų būti numatyti tinkami apribojimai ir apsaugos priemonės. Visų pirma bet koks API duomenų, visų pirma asmens duomenis sudarančių API duomenų, tvarkymas turėtų būti atliekamas tiek, kiek tai būtina ir proporcinga šio reglamento tikslams pasiekti. Be to, turėtų būti užtikrinta, kad pagal šį reglamentą surinkta ir perduota API 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 perduotų PNR duomenis pagal Direktyvą (ES) 2016/681, t. y. skrydžiams, įskaitant reguliariusius ir nereguliuosius skrydžius, tiek tarp valstybių narių ir trečiųjų šalių (ES išorės skrydžiai), tiek tarp kelių valstybių narių (ES vidaus skrydžiai), tiek, kiek tie skrydžiai atrinkti pagal Direktyvą (ES) 2016/681, nepriklausomai nuo tuos skrydžius vykdančių oro vežėjų įsisteigimo vietos;
- (8) todėl, atsižvelgiant į tai, kad Direktyva (ES) 2016/681 netaikoma vidaus skrydžiams, t. y. skrydžiams, kurie išvyksta ir atvyksta 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;
- (9) atsižvelgiant į tai, kad atitinkami Sąjungos teisės aktai yra glaudžiai susiję, ir siekiant nuoseklumo ir suderinamumo, šiame reglamente nustatytos apibrėžtys turėtų būti kuo labiau suderintos su Direktyvoje (ES) 2016/681 ir Reglamente (ES) [API sienų valdymas]²⁹ nustatytomis apibrėžtimis ir aiškinamos bei taikomos atsižvelgiant į jas;
- (10) visų pirma informacijos elementai, kurie kartu sudaro API duomenis, kurie turi būti renkami ir vėliau perduodami pagal šį reglamentą, turėtų būti tie elementai, kurie aiškiai ir išsamiai išvardyti Reglamente (ES) [API sienų valdymas], ir apimti tiek su kiekvienu keleiviu susijusią informaciją, tiek informaciją apie to keliautojo skrydį. Pagal šį reglamentą tokia informacija apie skrydį turėtų apimti informaciją apie atvykimo į atitinkamos valstybės narės teritoriją sienos perėjimo punktą tik kai taikytina, t. y. ne tada, kai API duomenys yra susiję su ES vidaus skrydžiais;
- (11) siekiant užtikrinti kuo nuoseklesnį požiūrį į oro vežėjų vykdomą API duomenų rinkimą ir perdavimą, šiame reglamente nustatytos taisyklės prireikus turėtų būti suderintos su Reglamente (ES) [API sienų valdymas] nustatytomis taisyklėmis. Tai visų pirma susiję su taisyklėmis dėl duomenų kokybės, oro vežėjų automatizuotų tokio rinkimo priemonių naudojimo, tikslaus surinktų API duomenų perdavimo maršruto parinktuvui būdo ir API duomenų ištrynimo;
- (12) siekiant užtikrinti bendrą API duomenų ir PNR duomenų tvarkymą, kad Sąjungoje būtų veiksmingai kovojama su terorizmu ir sunkiais nusikaltimais, ir kartu kuo labiau

²⁹ OL C , , p. .

sumažinti kišimasi 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 Reglamentą (ES) [API sienų valdymas] suprojektuoja, sukuria, kurio prieglobą vykdo ir kurį techniškai prižiūri Europos Sąjungos didelės apimties IT sistemų laisvės, saugumo ir teisingumo erdvėje operacijų valdymo agentūra (eu-LISA), turėtų atitinkamiems PIU perduoti 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 perduoti automatiškai;

- (13) ES išorės skrydžių atveju valstybės narės, į kurios teritoriją arba iš kurios teritorijos bus vykdomas skrydis, informacijos apie keleivius skyrus turėtų iš maršruto parinktuvo gauti visų tų skrydžių API duomenis, atsižvelgiant į tai, kad visų tų skrydžių PNR duomenys yra renkami pagal Direktyvą (ES) 2016/681. Maršruto parinktuvas turėtų identifikuoti skrydį ir atitinkamus PIU, naudodamas PNR aptikimo kode esančią informaciją – duomenų elementą, kuris yra bendras tiek API, tiek PNR duomenų rinkiniams ir kuris leidžia PIU bendrai tvarkyti API duomenis ir PNR duomenis;
- (14) kalbant apie skrydžius ES viduje, laikantis Europos Sąjungos Teisingumo Teismo (ESTT) praktikos, siekiant išvengti nederamo kišimosi į atitinkamas pagal Chartiją saugomas 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 perduodami tik tais atvejais, kai valstybės narės pagal Direktyvos (ES) 2016/681 2 straipsnį atranka atitinkamus skrydžius. Kaip priminė 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;
- (15) tam, kad šį atrankinį požiūrį pagal šį reglamentą būtų galima taikyti ES vidaus skrydžiams, turėtų būti reikalaujama, kad valstybės narės parengtų ir pateiktų eu-LISA atrinktų skrydžių sąrašus, kad eu-LISA galėtų užtikrinti, jog tik tų skrydžių API duomenys iš maršruto parinktuvo būtų perduodami atitinkamiems PIU ir kad kitų ES vidaus skrydžių API duomenys būtų nedelsiant ir visam laikui ištrinami;
- (16) 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 atranka valstybės narės, turi būti laikoma konfidencialia. Dėl šios priežasties tokia informacija neturėtų būti dalijamasi su oro vežėjais ir todėl jų turėtų būti reikalaujama rinkti visų skrydžių, kuriems taikomas šis reglamentas, įskaitant visus ES vidaus skrydžius, API duomenis ir perduoti juos maršruto parinktuvui, kur 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, perduodami PIU pagal valstybių narių vertinimą. Toks požiūris taip pat užtikrina, kad bet kokie su šia atranka susiję pakeitimai galėtų būti įgyvendinti greitai ir veiksmingai, neužkraunant jokios nepagrįstos ekonominės ir veiklos naštos oro vežėjams;

- (17) siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi pagrindinės teisės į asmens duomenų apsaugą, ir laikantis Reglamento (ES) [API sienų valdymas], šiame reglamente turėtų būti nustatyti duomenų valdytojai. Siekiant užtikrinti veiksmingą stebėseną, tinkamą asmens duomenų apsaugą ir kuo labiau sumažinti saugumo riziką, taip pat turėtų būti nustatytos taisyklės dėl registravimo, tvarkymo saugumo ir savikontrolės. Kai nuostatos yra susijusios su asmens duomenų tvarkymu, jos turėtų būti suprantamos kaip papildančios bendrai taikomus Sąjungos teisės aktus dėl asmens duomenų apsaugos, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/679³⁰, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2016/680³¹ ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1725³². Šis reglamentas neturėtų daryti poveikio tiems aktams, kurie taip pat taikomi asmens duomenų tvarkymui pagal šį reglamentą laikantis jo nuostatų;
- (18) maršruto parinktuvas, kuris bus sukurtas ir eksploatuojamas pagal Reglamentą (ES) [API sienų valdymas], turėtų sumažinti ir supaprastinti technines jungtis, reikalingas API duomenims perduoti, apribojant jas viena vieno oro vežėjo ir PIU jungtimi. Todėl šiuo reglamentu PIU ir oro vežėjams nustatoma pareiga nustatyti tokią jungtį su maršruto parinktuvu ir užtikrinti reikiamą jos integraciją su maršruto parinktuvu, kad būtų užtikrinta, jog šiuo reglamentu nustatyta API duomenų perdavimo sistema galėtų tinkamai veikti;
- (19) atsižvelgiant į atitinkamus Sąjungos interesus, atitinkamos valstybių narių patirtos išlaidos, susijusios su jų jungtimis ir integracija su maršruto parinktuvu, kaip reikalaujama pagal šį reglamentą, turėtų būti dengiamos iš Sąjungos biudžeto, laikantis taikytinų teisės aktų ir taikant tam tikras išimtis. Išlaidas, kurioms taikomos tos išimtys, turėtų padengti kiekviena atitinkama valstybė narė;
- (20) pagal Reglamentą (ES) 2018/1726 valstybės narės gali pavesti eu-LISA užtikrinti jungtį su oro vežėjais, kad padėtų valstybėms narėms įgyvendinti Direktyvą (ES) 2016/681, visų pirma renkant ir perduodant PNR duomenis per maršruto parinktuvą;
- (21) negalima atmesti galimybės, kad dėl išskirtinių aplinkybių ir nepaisant visų pagrįstų priemonių, kurių imtasi pagal šį reglamentą, ir, kiek tai susiję su maršruto parinktuvu,

³⁰ 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).

³¹ 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).

³² 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).

pagal Reglamentą (ES) [API sienų valdymas], maršruto parinktuvas arba sistemos ar infrastruktūra, jungianti PIU ir oro vežėjus, gali nustoti tinkamai veikti, todėl techniškai neįmanoma naudoti maršruto parinktuvo API duomenims perduoti. Atsižvelgiant į tai, kad maršruto parinktuvas gali būti neprieinamas ir kad apskritai oro vežėjai negalės alternatyviomis priemonėmis pagrįstai teisėtai, saugiai, veiksmingai ir greitai perduoti API duomenų dėl gedimo, oro vežėjų pareiga perduoti API duomenis maršruto parinktuvui turėtų būti nebetaikoma tol, kol nėra techninių galimybių. Siekiant kuo labiau sutrumpinti tokio reiškinio trukmę ir sumažinti jo neigiamas pasekmes, suinteresuotosios šalys tokiu atveju turėtų nedelsdamos informuoti viena kitą ir nedelsdamos imtis visų būtinų priemonių techniniams trikdžiams pašalinti. Ši tvarka neturėtų daryti poveikio visų susijusių šalių pareigoms pagal šį reglamentą užtikrinti, kad maršruto parinktuvas, jų atitinkamos ir sistemos ir infrastruktūra veiktų tinkamai, taip pat tam, kad oro vežėjams taikomos sankcijos, jei jie nevykdo tų pareigų, įskaitant atvejus, kai jie siekia naudotis tokia tvarka, kai tai nėra pagrįsta. Siekiant atgrasyti nuo tokio piktnaudžiavimo ir palengvinti priežiūrą ir prireikus sankcijų taikymą, oro vežėjai, kurie naudojami šia tvarka dėl jų sistemos ir infrastruktūros gedimo, turėtų apie tai pranešti kompetentingai priežiūros institucijai;

- (22) siekiant užtikrinti, kad oro vežėjai veiksmingai taikytų šio reglamento taisykles, reikėtų numatyti, kad būtų paskirtos nacionalinės institucijos, atsakingos už tų taisyklių priežiūrą, ir joms būtų suteikti įgaliojimai. Šio reglamento taisyklėmis dėl tokios priežiūros, 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;
- (23) valstybės narės turėtų numatyti veiksmingas, proporcingas ir atgrasančias sankcijas, įskaitant finansines nuobaudas, kurios būtų taikomos pareigų rinkti ir perduoti API duomenis pagal šį reglamentą nesilaikantiems oro vežėjams;
- (24) kad būtų galima priimti priemones, susijusias su automatinio nuskaitymo API duomenų automatizuotų rinkimo priemonių techniniais reikalavimais ir veiklos taisyklėmis, su bendrais protokolais ir formatais, kuriuos oro vežėjai turi naudoti API duomenims perduoti, su techninėmis ir procedūrinėmis taisyklėmis, taikomomis API duomenų perdavimui iš maršruto parinktuvo informacijos apie keleivius skyriams, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl atitinkamai 4, 5, 10 ir 11 straipsnių. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais³³. 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;
- (25) visoms suinteresuotosioms šalims, visų pirma oro vežėjams ir PIU, turėtų būti suteikta pakankamai laiko atlikti būtinus parengiamuosius darbus, kad jos galėtų vykdyti savo

³³ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

atitinkamas pareigas pagal šį reglamentą, atsižvelgiant į tai, kad kai kurie iš šių parengiamųjų darbų, pavyzdžiui, susiję su pareigomis dėl prisijungimo prie maršruto parinktuvo ir integracijos su juo, 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 datos po dienos, kurią maršruto parinktuvas pradeda veikti, kaip nurodyta Komisijos pagal Reglamentą (ES) [API sienų valdymas]. Tačiau Komisija turėtų galėti priimti deleguotuosius aktus pagal šį reglamentą jau nuo ankstesnės datos, kad būtų užtikrinta, jog šiuo reglamentu nustatyta sistema pradėtų veikti kuo greičiau;

- (26) 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, bet tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu. Todėl Sąjunga gali patvirtinti priemones, vadovaudamasi subsidiarumo principu, nustatytu Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;
- (27) pagal prie Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo pridėto Protokolo Nr. 22 dėl Danijos pozicijos 1 ir 2 straipsnius Danija nedalyvauja priimant šį reglamentą ir jis nėra jai privalomas ar taikomas;
- (28) [pagal prie Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 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;] ARBA [pagal prie Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo pridėto Protokolo Nr. 21 dėl Jungtinės Karalystės ir Airijos pozicijos dėl laisvės, saugumo ir teisingumo erdvės 1 ir 2 straipsnius ir nedarant poveikio to protokolo 4 straipsniui Airija nedalyvauja priimant šį reglamentą ir jis nėra jai privalomas ar taikomas;]
- (29) vadovaujantis Reglamento (ES) 2018/1725 42 straipsnio 1 dalimi buvo konsultuojamasi su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu ir jis pateikė nuomonę [XX]³⁴,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

³⁴ [OL C ...].

1 straipsnis

Dalykas

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

- a) ES išorės skrydžių ir atrinktų ES vidaus skrydžių oro vežėjų vykdomo išankstinės informacijos apie keleivius duomenų (toliau – API duomenys) rinkimo;
- b) oro vežėjų vykdomo API duomenų perdavimo maršruto parinktuvui;
- c) ES išorės skrydžių ir atrinktų ES vidaus skrydžių API duomenų perdavimo iš maršruto parinktuvo informacijos apie keleivius skyriams (toliau – PIU).

2 straipsnis

Taikymo sritis

Šis reglamentas taikomas oro vežėjams, vykdantiems reguliariuosius arba nereguliuosius ES išorės skrydžius arba ES vidaus skrydžius.

3 straipsnis

Terminų apibrėžtis

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtis:

- a) oro vežėjas – Direktyvos (ES) 2016/681 3 straipsnio 1 dalyje apibrėžta oro transporto įmonė;
- b) ES išorės skrydis – Direktyvos (ES) 2016/681 3 straipsnio 2 dalyje apibrėžtas bet kuris skrydis;
- c) ES vidaus skrydis – Direktyvos (ES) 2016/681 3 straipsnio 3 dalyje apibrėžtas bet kuris skrydis;
- d) reguliarusis skrydis – Reglamento (ES) [API sienų valdymas] 3 straipsnio e dalyje apibrėžtas skrydis;
- e) nereguliarusis skrydis – Reglamento (ES) [API sienų valdymas] 3 straipsnio f dalyje apibrėžtas skrydis;
- f) keleivis – Direktyvos (ES) 2016/681 3 straipsnio 4 dalyje apibrėžtas bet kuris asmuo;
- g) įgula – Reglamento (ES) [API sienų valdymas] 3 straipsnio h dalyje apibrėžtas bet kuris asmuo;

- h) keliautojas – Reglamento (ES) [API sienų valdymas] 3 straipsnio i dalyje apibrėžtas bet kuris asmuo;
- i) išankstinės informacijos apie keleivius duomenys arba API duomenys – Reglamento (ES) [API sienų valdymas] 3 straipsnio j dalyje apibrėžti duomenys;
- j) keleivio duomenų įrašas arba PNR – kiekvieno keleivio kelionės sąlygų įrašas, apibrėžtas Direktyvos (ES) 2016/681 3 straipsnio 5 dalyje;
- k) informacijos apie keleivius skyrius arba PIU – valstybės narės įsteigta kompetentinga valdžios institucija, kaip nurodyta pranešimuose ir pakeitimuose, kuriuos Komisija skelbia atitinkamai pagal Direktyvos (ES) 2016/681 4 straipsnio 1 ir 5 dalis;
- l) teroristiniai nusikaltimai – Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2017/541³⁵ 3–12 straipsniuose apibrėžti nusikaltimai;
- m) sunkūs nusikaltimai – Direktyvos (ES) 2016/681 3 straipsnio 9 dalyje apibrėžti nusikaltimai;
- n) maršruto parinktuvas – Reglamento (ES) [API sienų valdymas] 3 straipsnio k dalyje apibrėžtas maršruto parinktuvas;
- o) asmens duomenys – Reglamento (ES) 2016/679 4 straipsnio 1 dalyje apibrėžta bet kokia informacija.

2 SKYRIUS

API DUOMENŲ TVARKYMAS

4 straipsnis

Oro vežėjų vykdomas API duomenų rinkimas, perdavimas ir ištrynimasis

1. Oro vežėjai renka 2 straipsnyje nurodytų skrydžių keleivių API duomenis, kad tuos API duomenis galėtų perduoti maršruto parinktuvui pagal 6 dalį. Tais atvejais, kai vienas ar keli oro vežėjai vykdo jungtinį skrydį, pareiga perduoti API duomenis tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.
2. Oro vežėjai API duomenis renka taip, kad pagal 6 dalį jų perduodami API duomenys būtų tikslūs, išsamūs ir naujausi.

³⁵ 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).

3. Oro vežėjai Reglamento (ES) [API sienų valdymas] 4 straipsnio 2 dalies a–d punktuose nurodytus API duomenis renka naudodamiesi automatizuotomis priemonėmis atitinkamo keliautojo kelionės dokumento automatinio nuskaitymo duomenims rinkti. Jie tai daro laikydamiesi 5 dalyje nurodytų išsamių techninių reikalavimų, jei tokios taisyklės yra priimtos ir taikomos.

Tačiau, jei toks automatizuotų priemonių naudojimas neįmanomas dėl to, kad kelionės dokumente nėra automatinio nuskaitymo duomenų, oro vežėjai tuos duomenis renka rankiniu būdu taip, kad būtų užtikrinta atitiktis 2 daliai.

4. Visos automatizuotos priemonės, kurias oro vežėjai naudoja API duomenims rinkti pagal šį reglamentą, turi būti patikimos, saugios ir atnaujintos.
5. Komisijai pagal 19 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant išsamius Reglamento (ES) [API sienų valdymas] 4 straipsnio 2 dalies a–d punktuose nurodytų API duomenų rinkimo naudojant automatizuotas priemones pagal šio straipsnio 3 ir 4 dalis techninius reikalavimus ir eksploatavimo taisykles.
6. Oro vežėjai pagal 1 dalį surinktus API duomenis maršruto parinktuvui perduoda elektroninėmis priemonėmis. Jie tai daro laikydamiesi 9 dalyje nurodytų išsamių taisyklių, jei tokios taisyklės yra priimtos ir taikomos.
7. Oro vežėjai perduoda API duomenis tiek registracijos metu, tiek iškart po to, kai uždaromi įlaipinimo vartai, t. y. kai keliautojai yra įlaipinti į skrydžiui rengiamą orlaivį ir keliautojų įlaipinti į orlaivį ar iš jo išlaipinti nebegalima.
8. Nedarant poveikio oro vežėjų galimybei saugoti ir naudoti duomenis, kai tai būtina įprastai jų veiklai pagal taikytiną teisę, oro vežėjai nedelsdami ištaiso, papildo, atnaujina arba visam laikui ištrina atitinkamus API duomenis abiem šiais atvejais:
 - a) kai jie sužino, kad surinkti API duomenys yra netikslūs, neišsamūs, nenaujausi arba buvo tvarkomi neteisėtai, arba kad perduoti duomenys nėra API duomenys;
 - b) kai užbaigtas API duomenų perdavimas pagal 3 dalį.

Jei oro vežėjai sužino informaciją, nurodytą šios dalies pirmos pastraipos a punkte po to, kai perduoda duomenis pagal 6 dalį, jie nedelsdami apie tai 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 perduotus API duomenis gavusius PIU.

9. Komisijai pagal 19 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant būtiną išsamią taisyklę dėl bendrų protokolų ir tinkamų duomenų formatų, naudotinų perduodant API duomenis maršruto parinktuvui, nurodytam 6 dalyje.

API duomenų perdavimas iš maršruto parinktuvo informacijos apie keleivius skyriams

1. Maršruto parinktuvas nedelsiant automatizuotu būdu perduoda oro vežėjų pagal 4 straipsnį jam perduotus API duomenis valstybės narės, į kurios teritoriją arba iš kurios teritorijos vykdomas skrydis, informacijos apie keleivius skyriams, o ES vidaus skrydžių atveju – ir valstybės narės, į kurios teritoriją vykdomas skrydis, ir valstybės narės, iš kurios teritorijos jis vykdomas, informacijos apie keleivius skyriams. Jei per skrydį yra vienas ar daugiau sustojimų kitų valstybių narių nei ta, iš kurios jis išvyko, teritorijoje, maršruto parinktuvas API duomenis perduoda visų susijusių valstybių narių PIU.

Tokiam perdavimui eu-LISA sudaro ir nuolat atnaušina įvairių kilmės bei paskirties oro uostų ir šalių, kurioms jie priklauso, atitikties lentelę.

Tačiau ES vidaus skrydžių atveju maršruto parinktuvas tam PIU perduoda tik tų skrydžių, kurie yra įtraukti į 2 dalyje nurodytą sąrašą, API duomenis.

Maršruto parinktuvas perduoda API duomenis pagal 3 dalyje nurodytas išsamias taisykles, jei tokios taisyklės yra priimtose ir taikomos.

2. Kiekviena valstybė narė, nusprendusi taikyti Direktyvą (ES) 2016/681 ES vidaus skrydžiams pagal tos direktyvos 2 straipsnį, sudaro atitinkamų ES vidaus skrydžių sąrašą ir iki šio reglamento taikymo pradžios, nurodytos 21 straipsnio antroje pastraipoje, tą sąrašą pateikia eu-LISA. Tos valstybės narės pagal tos direktyvos 2 straipsnį reguliariai peržiūri ir prireikus atnaušina tuos sąrašus ir visus tokius atnaujintus sąrašus nedelsdamos pateikia eu-LISA. Tuose sąrašuose esanti informacija laikoma konfidencialia.
3. Komisijai pagal 19 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant būtinas išsamias technines ir procedūrinės taisykles dėl API duomenų perdavimo iš maršruto parinktuvo, nurodyto 1 dalyje.

3 SKYRIUS

REGISTRAVIMAS, ASMENS DUOMENŲ APSAUGA IR SAUGUMAS

6 straipsnis

Registracijos žurnalų saugojimas

1. Oro vežėjai sukuria visų tvarkymo operacijų, vykdomų pagal šį reglamentą naudojant 4 straipsnio 3 dalyje nurodytas automatizuotas priemones, registracijos žurnalus. Šiuose žurnaluose nurodoma API duomenų perdavimo data, laikas ir vieta.
2. 1 dalyje nurodyti registracijos žurnalai naudojami tik siekiant užtikrinti API 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 15 ir 16 straipsnius.

3. Oro vežėjai imasi tinkamų priemonių pagal 1 dalį sukurtiems registracijos žurnalams apsaugoti nuo neteisėtos prieigos ir kitos saugumo rizikos.
4. Oro vežėjai saugo registracijos žurnalus, kuriuos jie sukūrė pagal 1 dalį, vienus metus nuo tų registracijos žurnalų sukūrimo. Pasibaigus tam laikotarpiui, jie tuos registracijos žurnalus nedelsdami visam laikui ištrina.

Tačiau jei tie registracijos žurnalai reikalingi stebėsenos procedūroms ar siekiant užtikrinti API duomenų saugumą ir vientisumą arba tvarkymo operacijų teisėtumą, kaip nurodyta 2 dalyje, ir tos procedūros jau yra pradėtos pasibaigus pirmoje pastraipoje nurodytam laikotarpiui, oro vežėjai gali saugoti tuos registracijos žurnalus tiek, kiek būtina toms procedūroms atlikti. Tokiu atveju jie nedelsdami ištrina tuos registracijos žurnalus, kai jie nebėra būtini toms procedūroms atlikti.

7 straipsnis

Asmens duomenų valdytojai

Informacijos apie keleivius skyriai yra duomenų valdytojai, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2016/680 3 straipsnio 8 dalyje, kiek tai susiję su API duomenų, kurie yra asmens duomenys, tvarkymu pagal šį reglamentą naudojant maršruto parinktuvą, įskaitant tų duomenų perdavimą ir saugojimą maršruto parinktuvė dėl techninių priežasčių.

Oro vežėjai yra duomenų valdytojai, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2016/679 4 straipsnio 7 dalyje, tvarkantys API duomenis, kurie yra asmens duomenys, kiek tai susiję su tų duomenų rinkimu ir perdavimu maršruto parinktuvui pagal šį reglamentą.

8 straipsnis

Saugumas

Informacijos apie keleivius skyriai ir oro vežėjai užtikrinta pagal šį reglamentą tvarkomų API duomenų, visų pirma API duomenų, kurie yra asmens duomenys, saugumą.

Informacijos apie keleivius skyriai ir oro vežėjai, vykdydami savo atitinkamas pareigas ir laikydamiesi Sąjungos teisės, bendradarbiauja tarpusavyje ir su eu-LISA, kad užtikrintų tokį saugumą.

9 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, be kita ko, dažnai tikrindami registracijos įrašus pagal 7 straipsnį.

4 SKYRIUS

SU MARŠRUTO PARINKTUVU SUSIJĘ KLAUSIMAI

10 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 perduodamiems API duomenis priimti ir toliau tvarkyti, būtų integruotos su maršruto parinktuvu.

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

2. Komisijai pagal 19 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant būtinas išsamias taisykles dėl jungčių su 1 dalyje nurodytu maršruto parinktuvu ir integracijos su juo.

11 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 perduoti maršruto parinktuvui pagal šį reglamentą, būtų integruotos su maršruto parinktuvu.

Oro vežėjai užtikrina, kad jungtys su maršruto parinktuvu ir integracija su juo sudarytų sąlygas jiems teisėtai, saugiai, veiksmingai ir greitai perduoti API duomenis, taip pat keistis su jais susijusiais pranešimais.

2. Komisijai pagal 19 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant būtinas išsamias taisykles dėl jungčių su 1 dalyje nurodytu maršruto parinktuvu ir integracijos su juo.

12 straipsnis

Valstybių narių išlaidos

1. Valstybių narių patirtos išlaidos, susijusios su jų jungtimis su maršruto parinktuvu ir integracijos su juo, kaip nurodyta 10 straipsnyje, padengiamos iš Sąjungos bendrojo biudžeto.

Tačiau toliau nurodytos išlaidos neįtraukiamos ir jas padengia valstybės narės:

- a) projektų valdymo išlaidos, įskaitant susijusias su susirinkimais, komandiruotėmis ir biurais;

- b) nacionalinių informacinių technologijų (IT) sistemų prieiglos išlaidos, įskaitant susijusias su vieta, įgyvendinimu, elektros energija ir vėsinimu;
 - c) nacionalinių IT sistemų eksploatavimo išlaidos, įskaitant susijusias su operatoriais ir paramos sutartimis;
 - d) nacionalinių ryšių tinklų projektavimo, kūrimo, diegimo, eksploatavimo ir techninės priežiūros išlaidos.
2. Valstybės narės taip pat padengia išlaidas, susijusias su savo jungčių su maršruto parinktuvu administravimu, naudojimu ir technine priežiūra.

13 straipsnis

Veiksmai, kai techniškai neįmanoma naudoti maršruto parinktuvo

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

Laikotarpiu tarp tokių pranešimų 4 straipsnio 6 dalis netaikoma, jei techniškai neįmanoma perduoti API duomenų maršruto parinktuvui. Jei taip yra, tuo laikotarpiu 4 straipsnio 1 dalis taip pat netaikoma atitinkamiems API duomenims.

2. Jei dėl valstybės narės sistemų ar infrastruktūros, nurodytų 10 straipsnyje, gedimo techniškai neįmanoma naudoti maršruto parinktuvo API duomenims perduoti, tos valstybės narės PIU nedelsdamas automatiškai praneša oro vežėjams, kitiems PIU, eu-LISA ir Komisijai apie techninių galimybių nebuvimą. Tokiu atveju ta valstybės narė nedelsdama imasi priemonių, kad išspręstų techninių galimybių naudoti maršruto parinktuvo nebuvimo problemą ir, kai ši problema sėkmingai išsprendžiama, apie tai nedelsdama praneša toms šalims.

Laikotarpiu tarp tokių pranešimų 4 straipsnio 6 dalis netaikoma, jei techniškai neįmanoma perduoti API duomenų maršruto parinktuvui. Jei taip yra, tuo laikotarpiu 4 straipsnio 1 dalis taip pat netaikoma atitinkamiems API duomenims.

3. Jei dėl oro vežėjo sistemų ar infrastruktūros, nurodytų 11 straipsnyje, gedimo techniškai neįmanoma naudoti maršruto parinktuvo API duomenims perduoti, tas oro vežėjas nedelsdamas automatiškai praneša informacijos apie keleivius skyriams, eu-LISA ir Komisijai apie techninių galimybių nebuvimą. Tokiu atveju tas oro vežėjas nedelsdamas imasi priemonių, kad išspręstų techninių galimybių naudoti maršruto parinktuvą nebuvimo problemą ir, kai ši problema sėkmingai išsprendžiama, apie tai nedelsdama praneša toms šalims.

Laikotarpiu tarp tokių pranešimų 4 straipsnio 6 dalis netaikoma, jei techniškai neįmanoma perduoti API duomenų maršruto parinktuvui. Jei taip yra, tuo laikotarpiu 4 straipsnio 1 dalis taip pat netaikoma atitinkamiems API duomenims.

Sėkmingai išsprendus techninių galimybių nebuvimo problemą, atitinkamas oro vežėjas nedelsdamas pateikia 15 straipsnyje nurodytai kompetentingai nacionalinei priežiūros institucijai ataskaitą, kurioje pateikiama visa būtina informacija apie techninių galimybių nebuvimą, įskaitant techninių galimybių nebuvimo priežastis, jo mastą ir pasekmes, taip pat priemones, kurių imtasi šiai problemai spręsti.

14 straipsnis

Su maršruto parinktuvu susijusi atsakomybė

Jeigu dėl to, kad valstybė narė ar oro vežėjas nesilaiko savo pareigų pagal šį reglamentą, padaroma žala maršruto parinktuvui, ta valstybė narė ar oro vežėjas yra atsakingi už tokią žalą; ši nuostata netaikoma tais atvejais ir ta apimtimi, kuria eu-LISA nesiėmė pagrįstų priemonių, kad neleistų tai žalai atsirasti arba kuo labiau sumažintų jos poveikį.

5 SKYRIUS

PRIEŽIŪRA, SANKCIJOS IR VADOVAS

15 straipsnis

Nacionalinė priežiūros institucija

1. Valstybės narės paskiria vieną ar daugiau nacionalinių priežiūros institucijų, atsakingų už stebėseną, kaip oro vežėjai jų teritorijoje taiko šio reglamento nuostatas, ir atitiktis toms nuostatoms užtikrinimą.
2. Valstybės narės užtikrina, kad nacionalinės priežiūros institucijos turėtų visas būtinas priemones ir visus būtinus tyrimo ir vykdymo užtikrinimo įgaliojimus savo užduotims pagal šį reglamentą vykdyti, be kita ko, prireikus skirti 16 straipsnyje nurodytas sankcijas. Jos nustato išsamias tų užduočių vykdymo ir naudojimosi tais įgaliojimais taisykles, užtikrindamos, kad jų vykdymas ir naudojimasis jais būtų veiksmingas, proporcingas ir atgrasomas ir kad jam būtų taikomos apsaugos priemonės, atitinkančios pagal Sąjungos teisę užtikrinamas pagrindines teises.
3. Iki šio reglamento taikymo pradžios datos, nurodytos 21 straipsnio antroje pastraipoje, valstybės narės praneša Komisijai institucijų, kurias jos paskyrė pagal 1 dalį, pavadinimus ir kontaktinius duomenis ir išsamias taisykles, kurias jos nustatė pagal 2 dalį. Jos nedelsdamos praneša Komisijai apie visus vėlesnius susijusius pakeitimus ar dalinius pakeitimus.
4. Šiuo straipsniu nedaromas poveikis Reglamento (ES) 2016/679 51 straipsnyje ir Direktyvos (ES) 2016/680 41 straipsnyje nurodytų priežiūros institucijų įgaliojimams.

16 straipsnis

Sankcijos

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.

Valstybės narės ne vėliau kaip iki šio reglamento 21 straipsnio antroje pastraipoje nurodytos taikymo pradžios datos praneša Komisijai apie tas taisykles ir priemones ir nedelsdamos ją informuoja apie visus vėlesnius joms įtakos turinčius pakeitimus.

17 straipsnis

Praktinis vadovas

Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su PIU, kitomis atitinkamomis valstybių narių valdžios institucijomis, oro vežėjais ir atitinkamomis Sąjungos agentūromis, parengia ir paskelbia praktinį vadovą, kuriame pateikiamos šio reglamento įgyvendinimo gairės, rekomendacijos ir geriausios praktikos pavyzdžiai.

Praktiniame vadove atsižvelgiama į susijusius esamus vadovus.

Komisija priima praktinį vadovą kaip rekomendaciją.

6 SKYRIUS

RYŠYS SU KITAIS GALIOJANČIAIS TEISĖS AKTAIS

18 straipsnis

Reglamento (ES) 2019/818 pakeitimai

39 straipsnio 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

„1. Centrinė ataskaitų ir statistinių duomenų saugykla (CASS) sukurama siekiant padėti įgyvendinti SIS, EURODAC ir ECRIS-TCN tikslus pagal atitinkamus tas sistemas reglamentuojančius teisės aktus bei politiniais, veiklos ir duomenų kokybės užtikrinimo tikslais teikti tarp sisteminius statistinius duomenis ir analitines ataskaitas. CASS taip pat padeda siekti Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) .../...* [šio reglamento] tikslų.“

* xy Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) [numeris] dėl [oficialiai patvirtintas pavadinimas] (OL L...)“.

„2. Agentūra eu-LISA sukuria ir savo techninėse stotyse įdiegia CASS, kurios prieglobą jį vykdo ir kurioje saugomi Reglamento (ES) 2018/1862 74 straipsnyje ir Reglamento (ES) 2019/816 32 straipsnyje nurodyti pagal ES informacinę sistemą logiškai atskirti duomenys ir statistiniai duomenys. eu-LISA taip pat renka duomenis ir statistinius duomenis iš maršruto parinktuvo, nurodyto Reglamento (ES) .../...* [šio reglamento] 13 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) .../...* [šio reglamento] 13 straipsnio 1 dalyje, naudojant kontroliuojamą, saugią prieigą ir konkrečius naudotojų profilius.“

7 SKYRIUS

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

19 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 4 straipsnio 5 ir 9 dalyse, 5 straipsnio 3 dalyje, 10 straipsnio 2 dalyje ir 11 straipsnio 2 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo [reglamento priėmimo data]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiais, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu atšaukti 4 straipsnio 5 ir 9 dalyse, 5 straipsnio 3 dalyje, 10 straipsnio 2 dalyje ir 11 straipsnio 2 dalyje nurodytų įgaliojimų suteikimą. 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.

20 straipsnis

Stebėseną ir vertinimą

1. Ne vėliau kaip [*ketveri metai po šio reglamento įsigaliojimo dienos*], o vėliau – kas ketverius metus Komisija parengia ataskaitą, kurioje pateikiamas bendras šio reglamento vertinimas, įskaitant:
 - a) šio reglamento taikymo vertinimą;
 - b) vertinimą, koku mastu pasiekta šio reglamento tikslų;
 - c) šio reglamento poveikio pagal Sąjungos teisę saugomoms pagrindinėms teisėms vertinimą;
 - d) 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.
2. Valstybės narės ir oro vežėjai, gavę prašymą, teikia Komisijai informaciją, būtiną 1 dalyje nurodytai ataskaitai parengti. Tačiau valstybės narės gali neteikti tokios informacijos, jei ir tiek, kiek būtina siekiant neatskleisti konfidencialių darbo metodų arba nepakenkti jų PIU ar kitų teisėsaugos institucijų vykdomiems tyrimams. Komisija užtikrina, kad visa pateikta konfidenciali informacija būtų tinkamai apsaugota.

21 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

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

Jis taikomas tik praėjus dvejiesiems metams po dienos, kurią maršruto parinktuvas pradeda veikti, kaip nurodyta Komisijos pagal Reglamento (ES) [API sienų valdymas] 27 straipsnį.

Tačiau 4 straipsnio 5 ir 9 dalys, 5 straipsnio 3 dalis, 10 straipsnio 2 dalis, 11 straipsnio 2 dalis ir 19 straipsniai taikomi nuo [*šio reglamento įsigaliojimo diena*].

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

Priimta Strasbūre

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

Šio pasiūlymo finansinis poveikis nurodytas bendroje finansinėje teisės akto pasiūlymo pažymoje, pridėtoje prie pasiūlymo dėl Reglamento (ES) [API sienų valdymas].