



Eiropas Savienības  
Padome

Briselē, 2022. gada 14. decembrī  
(OR. en)

15719/22

---

---

**Starpiestāžu lieta:  
2022/0425(COD)**

---

---

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

## **PRIEKŠLIKUMS**

---

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2022. gada 14. decembris

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre *Thérèse BLANCHET*

---

K-jas dok. Nr.: COM(2022) 731 final

---

Temats: Priekšlikums EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par iepriekšējas pasažieru informācijas vākšanu un nosūtīšanu teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem un ar ko groza Regulu (ES) 2019/818

---

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2022) 731 *final*.

---

Pielikumā: COM(2022) 731 *final*



Strasbūrā, 13.12.2022.  
COM(2022) 731 final

2022/0425 (COD)

Priekšlikums

## **EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA**

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

{SWD(2022) 424 final}

## PASKAIDROJUMA RAKSTS

### 1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

#### • Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Pēdējās desmitgades laikā Eiropas Savienībā un citās pasaules daļās ir palielinājies smagās un organizētās noziedzības apmērs. Saskaņā ar Eiropola “ES smagās un organizētās noziedzības draudu novērtējumu” vairums organizēto noziegumu ietver starptautiska mēroga ceļošanu, kuras mērķis parasti ir personu, narkotiku vai citu nelegālu preču kontrabanda uz Eiropas Savienību. Proti, noziedznieki bieži izmanto ES svarīgākās lidostas, kā arī mazākas reģionālās lidostas, kurās darbojas zemo cenu aviosabiedrības<sup>1</sup>. Arī Eiropola ziņojums par terorisma situāciju un tendencēm liecina par to, ka terorisma draudi Eiropas Savienībā joprojām ir reāli un nopietni<sup>2</sup>, un minētajā ziņojumā ir norādīts, ka lielākai daļai teroristu kampaņu piemīt transnacionāls raksturs un ka tajās ir iesaistīti vai nu transnacionāli kontakti, vai arī ceļošana ārpus ES. Šajā kontekstā informācija par aviopasažieriem ir svarīgs instruments tiesībsardzības iestāžu rīcībā, lai tās varētu apkarot Eiropas Savienībā smagus noziegumus un terorismu.

Aviopasažieru dati ir iepriekšēja pasažieru informācija (IPI) un pasažieru datu reģistrs (PDR), un, ja tos izmanto kopā, tie ir īpaši efektīvi, lai identificētu augsta riska ceļotājus un apstiprinātu aizdomās turēto personu ceļošanas ieradumus. Brīdī, kad pasažieris iegādājas biļeti no gaisa pārvadātāja, gaisa pārvadātāju rezervēšanas sistēmas savas uzņēmējdarbības nolūkiem ģenerēs PDR datus. Tajos ietverti dati par visu maršrutu, informācija par maksājumu, kontaktinformācija un pasažiera īpaši pieprasījumi. Ja ir spēkā atbilstošs pienākums, tad šos PDR datus nosūta Pasažieru informācijas nodaļai (PIN) galamērķa valstī un bieži vien izlidošanas valstī.

Eiropas Savienībā 2016. gadā tika pieņemta PDR direktīva<sup>3</sup>, lai nodrošinātu to, ka visas dalībvalstis īsteno noteikumus par PDR datu vākšanu no gaisa pārvadātājiem nolūkā novērst, atklāt un izmeklēt teroristu nodarījumus un smagus noziegumus un saukt par tiem pie atbildības, neskarot spēkā esošos ES noteikumus par gaisa pārvadātāju pienākumu vākt IPI direktīvā<sup>4</sup> paredzētos IPI datus. Saskaņā ar PDR direktīvu dalībvalstīm ir jāpieņem vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu, ka gaisa pārvadātāji nosūta PDR datus tādā apmērā, kādā tie šādus datus jau savākuši savas parastās uzņēmējdarbības gaitā. Saskaņā ar PDR direktīvu ir atļauts kopīgi apstrādāt gan IPI datus, gan PDR datus, jo minētajā direktīvā iekļautajā PDR datu definīcijā ir ietverti “visi savāktie iepriekšējās pasažieru informācijas (IPI) dati”<sup>5</sup>. Tomēr PDR direktīva neuzliek gaisa pārvadātājiem pienākumu vākt datus, kuru apmērs pārsniedz to parastajai uzņēmējdarbībai nepieciešamo. Tādējādi PDR direktīvas rezultātā netiek vākts pilns IPI datu kopums, jo gaisa pārvadātājiem nav komerciāla nolūka vākt šādus datus.

<sup>1</sup> Eiropols, 2021. gada smagās un organizētās noziedzības draudu novērtējums (SOCTA), [https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/socta2021\\_1.pdf](https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/socta2021_1.pdf).

<sup>2</sup> Eiropols, 2021. gada ziņojums par terorisma situāciju un tendencēm (TE-SAT), [https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/tesat\\_2021\\_0.pdf](https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/tesat_2021_0.pdf).

<sup>3</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/681 (2016. gada 27. aprīlis) par pasažieru datu reģistra (PDR) datu izmantošanu teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem.

<sup>4</sup> Padomes Direktīva 2004/82/EK (2004. gada 29. aprīlis) par pārvadātāju pienākumu darīt zināmus datus par pasažieriem.

<sup>5</sup> Sk. Direktīvas (ES) 2016/681I pielikuma 18. punktu.

Tikai gadījumos, kad ir spēkā atbilstošais pienākums, gaisa pārvadātājs vāc IPI datus pasažiera reģistrēšanās laikā (reģistrēšanās tiešsaistē un reģistrēšanās lidostā). Pēc tam minētie dati tiek nosūtīti kompetentajām robežu iestādēm kā pilnīgs “pasažieru saraksta manifests”, kurā ietverti visi pasažieri, kas lidmašīnas izlidošanas brīdī atrodas lidmašīnā. IPI datus uzskata par “pārbaudītu” informāciju, jo tā ir informācija par ceļotājiem, kuri patiešām iekāpuši gaisa kuģī, un to var izmantot arī tiesībsardzības iestādes, lai identificētu aizdomās turētas personas un meklētas personas, savukārt PDR dati ir “nepārbaudīta” informācija, ko snieguši pasažieri. Konkrēta pasažiera PDR datus parasti nav ietverti visi potenciālie PDR elementi, bet tikai tie, kurus sniedzis attiecīgais pasažieris un/vai kuri ir vajadzīgi reģistrēšanās procedūrai un tādējādi gaisa pārvadātāja parastās uzņēmējdarbības nolūkam.

Kopš IPI direktīvas pieņemšanas 2004. gadā valda vispārēja vienprātība par to, ka IPI dati ir ne tikai būtisks instruments robežu pārvaldībai, bet arī svarīgs instruments tiesībsardzības nolūkos, jo īpaši cīņā pret smagiem noziegumiem un terorismu. Tādēļ starptautiskā līmenī Apvienoto Nāciju Organizācijas Drošības padomes rezolūcijās kopš 2014. gada ir atkārtoti aicināts izveidot un visā pasaulē ieviest IPI un PDR sistēmas tiesībsardzības nolūkos<sup>6</sup>. Turklāt Eiropas Drošības un sadarbības organizācijas (EDSO) dalībvalstu apņemšanās izveidot IPI sistēmas apstiprina šo datu izmantošanas nozīmi cīņā pret terorismu un pārrobežu noziedzību<sup>7</sup>.

Kā liecina Komisijas ziņojums par PDR direktīvas pārskatīšanu, kompetento tiesībsardzības iestāžu veikta IPI un PDR datu kopīga apstrāde (kas nozīmē to, ka PDR dati, kurus vākuši gaisa pārvadātāji savas parastās uzņēmējdarbības nolūkos un nosūtījuši kompetentajām tiesībsardzības iestādēm, tiek papildināti ar gaisa pārvadātāju pienākumu vākt un nosūtīt IPI datus) būtiski palielina smagu noziegumu un terorisma apkarošanas efektivitāti Eiropas Savienībā<sup>8</sup>. IPI datu un PDR datu kombinēta izmantošana dod iespēju kompetentajām valsts iestādēm apstiprināt pasažieru identitāti un ievērojami uzlabo PDR datu ticamību. Šāda kombinēta izmantošana pirms ielidošanas arī ļauj tiesībsardzības iestādēm veikt novērtējumu un rūpīgāk pārbaudīt tikai tās personas, kuras, pamatojoties uz objektīviem novērtēšanas kritērijiem un praksi un saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem, visticamāk, varētu radīt draudus drošībai. Tas atvieglo visu pārējo pasažieru ceļošanu un samazina risku, ka kompetentās iestādes pēc ielidošanas pārbauda pasažierus, balstoties uz tādiem diskrecionāriem elementiem kā rase vai etniskā izcelsme, kurus tiesībsardzības iestādes varētu kļūdaini saistīt ar drošības riskiem.

Tomēr pašreizējais ES tiesiskais regulējums reglamentē tikai PDR datu izmantošanu cīņā pret smagiem noziegumiem un terorismu, taču tas neattiecas konkrēti uz IPI datiem, kurus var pieprasīt tikai par lidojumiem no trešām valstīm; rezultātā rodas nepilnības drošības jomā, jo īpaši attiecībā uz ES iekšējiem lidojumiem, kuru gadījumā dalībvalstis pieprasa gaisa pārvadātājiem nosūtīt PDR datus. Pasažieru informācijas nodaļas gūst visefektīvākos darbības rezultātus attiecībā uz lidojumiem, par kuriem ir vākti gan IPI, gan PDR dati. Tas nozīmē, kompetentās tiesībsardzības iestādes nevar gūt labumu no rezultātiem, ko sniegtu IPI datu

<sup>6</sup> ANO Drošības padomes Rezolūcijas 2178(2014), 2309(2016), 2396(2017), 2482(2019), kā arī EDSO [Ministru padomes Lēmums Nr. 6/16](#) (2016. gada 9. decembris) par iepriekšējas pasažieru informācijas izmantošanas uzlabošanu.

<sup>7</sup> EDSO [Ministru padomes Lēmums Nr. 6/16](#) (2016. gada 9. decembris) par iepriekšējas pasažieru informācijas izmantošanas uzlabošanu.

<sup>8</sup> Eiropas Komisija, Komisijas dienestu darba dokuments, kas pievienots ziņojumam par Direktīvas 2016/681 pārskatīšanu, SWD(2020) 128 final.

un PDR datu kopīga apstrāde attiecībā uz ES iekšienē veiktiem lidojumiem, par kuriem tiek nosūtīti tikai PDR dati.

Lai novērstu šo nepilnību, 2021. gada jūnijā pieņemtajā Komisijas dokumentā “Stratēģija pilnībā funkcionējošai un noturīgai Šengenas zonai” tika aicināts pastiprināti izmantot IPI datus apvienojumā ar PDR datiem attiecībā uz Šengenas iekšējiem lidojumiem, lai būtiski uzlabotu iekšējo drošību saskaņā ar pamattiesībām uz persondatu aizsardzību un pamattiesībām uz pārvietošanās brīvību<sup>9</sup>.

Tāpēc ierosinātās regulas mērķis ir paredzēt labākus noteikumus par to, kā gaisa pārvadātāji vāc un nosūta IPI datus nolūkā novērst, atklāt, izmeklēt teroristu nodarījumus un smagus noziegumus un saukt pie atbildības par tiem. Lai nodrošinātu atbilstību attiecīgajām pamattiesībām, kas nostiprinātas ES Pamattiesību hartā (“Harta”), jo īpaši tiesībām uz privātumu un persondatu aizsardzību, un no tām izrietošajām nepieciešamības un samērīguma prasībām, priekšlikumam, kā paskaidrots tālāk, tiek rūpīgi ierobežota darbības joma, un tas ietver stingrus persondatu aizsardzības ierobežojumus un garantijas.

- **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Ierosinātie noteikumi par IPI datu vākšanu un nosūtīšanu nolūkā novērst, atklāt, izmeklēt teroristu nodarījumus un smagus noziegumus un saukt pie atbildības par tiem ir saskaņā ar PDR datu apstrādei piemērojamiem noteikumiem, kas izklāstīti PDR direktīvā<sup>10</sup>. Ierosinātajos noteikumos ir ņemta vērā Eiropas Savienības Tiesas nesenās judikatūras interpretācija, jo īpaši tas, kas minētajā judikatūrā ir precizēts attiecībā uz PDR datu apstrādi ES iekšējo lidojumu gadījumā, proti, tas, ka PDR datu par ES iekšējiem lidojumiem nosūtīšanai dalībvalstu kompetentajām iestādēm ir jābūt selektīvai un tā nevar būt sistemātiska, ja vien nav reālu un aktuālu vai paredzamu terorisma draudu<sup>11</sup>.

Gadījumos, kad ierosinātā regula, iespējams, pārklājas ar PDR direktīvas noteikumiem, tad, ņemot vērā to, ka – kā minēts – “PDR datu” definīcijā saskaņā ar minēto direktīvu ir ietverti “visi savāktie iepriekšējās pasažieru informācijas (IPI) dati”, prevalē ierosinātās regulas noteikumi, jo tā ir gan *lex specialis*, gan *lex posterior*. Saskaņā ar PDR direktīvu dalībvalstīm jāpieņem vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu, ka gaisa pārvadātāji nosūta PDR datus tādā apmērā, kādā tie šādus datus jau savākuši savas parastās uzņēmējdarbības gaitā, savukārt ierosinātajā regulā gaisa pārvadātājiem ir noteikts pienākums konkrētās situācijās vākt IPI datus un īpašā veidā nosūtīt minētos datus. Tāpēc ierosinātā regula papildina PDR direktīvu, jo tā nodrošina, ka visos gadījumos, kad kompetentās tiesībaizsardzības iestādes, t. i., Pasažieru informācijas nodaļas, saņem PDR datus saskaņā ar PDR direktīvu, gaisa pārvadātājiem ir arī pienākums vākt IPI datus un nosūtīt tos šīm kompetentajām iestādēm.

Pēc IPI datu nosūtīšanas Pasažieru informācijas nodaļām (PIN), kas izveidotas ar PDR direktīvu, noteikumi par to, kā Pasažieru informācijas nodaļas turpmāk apstrādā IPI datus, ir PDR direktīvā izklāstītie noteikumi, izņemot tādas ierobežotās prasības šajā sakarā, kuras paredzētas ierosinātajā regulā. Kā minēts iepriekš, saskaņā ar PDR direktīvu ir atļauta IPI datu un PDR datu kopīga apstrāde, jo direktīvā izklāstītajā PDR datu definīcijā ir ietverti “visi savāktie iepriekšējās pasažieru informācijas (IPI) dati”, tādējādi ietverot IPI datus, kurus PIN

<sup>9</sup> COM(2021) 277 final (2.6.2021.).

<sup>10</sup> PDR direktīvā ir paredzēti nosacījumi datu apstrādei, piemēram, tādi kā iesaistītās kompetentās iestādes (7. pants), datu glabāšanas termiņš (12. pants) un persondatu aizsardzība (13. pants).

<sup>11</sup> EST spriedums lietā C-817/19, *Ligue des droits humains*.

saņēmušas saskaņā ar ierosināto regulu. Tādēļ piemēro PDR direktīvas 6. panta, 9. panta un turpmāko pantu noteikumus attiecībā uz tādiem jautājumiem kā apstrādes precīzie mērķi, datu glabāšanas termiņi, datu dzēšana, informācijas apmaiņa, dalībvalstu veiktā datu nosūtīšana uz trešām valstīm un īpaši noteikumi par šādu persondatu aizsardzību.

Turklāt vispārpiemērojami ES tiesību akti tiks piemēroti saskaņā ar tajos izklāstītajiem nosacījumiem. Attiecībā uz persondatu apstrādi tā tas jo īpaši ir Vispārīgās datu aizsardzības regulas (VDAR)<sup>12</sup>, Direktīvas par datu aizsardzību tiesībaizsardzības jomā (TAD)<sup>13</sup> un ES Datu aizsardzības regulas<sup>14</sup> gadījumā. Šis priekšlikums neskar minētos tiesību aktus.

Iepriekš minēto Savienības tiesību aktu piemērojamība tādu IPI datu apstrādei, kuri saņemti saskaņā ar šo regulu, nozīmē, ka dalībvalstis īsteno ES tiesību aktus Hartas 51. panta 1. punkta izpratnē, kas nozīmē to, ka tiek piemēroti arī Hartas noteikumi. Konkrēti – minētie ES tiesību akti jāinterpretē, ņemot vērā Hartu.

Nodrošinot saskanību ar noteikumiem, kas paredzēti priekšlikumā regulai par IPI datu vākšanu un nosūtīšanu robežkontroles nolūkos un par IPI datu nosūtīšanas efektivitāti, ar šo priekšlikumu gaisa pārvadātājiem nosaka pienākumu vākt to pašu IPI datu kopumu un nosūtīt tos tam pašam maršrutētājam, kurš izveidots saskaņā ar minēto otru ierosināto regulu.

Ceļošanas dokumentos ietvertu IPI datu vākšana ir arī saskaņīga ar ICAO Vadlīnijām par mašīnlasāmiem ceļošanas dokumentiem<sup>15</sup>, kuras transponētas Regulā (ES) 2019/1157 par Savienības pilsoņu personas apliecību drošības uzlabošanu, Padomes Direktīvā (ES) 2019/997 par ES pagaidu ceļošanas dokumentiem un Regulā (EK) Nr. 2252/2004 par drošības elementu un biometrijas standartiem pasēs. Šajās regulās ir izklāstīti priekšnosacījumi tam, lai darītu iespējamu pilnīgu un kvalitatīvu datu automatizētu izgūšanu no ceļošanas dokumentiem.

## 2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

### • Juridiskais pamats

Attiecībā uz šo ierosināto regulu par IPI datu vākšanu un nosūtīšanu teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem, ņemot vērā regulas mērķi un regulā paredzētos pasākumus, atbilstošais juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 82. panta 1. punkta d) apakšpunkts un 87. panta 2. punkta a) apakšpunkts.

Saskaņā ar LESD 82. panta 1. punkta d) apakšpunktu Savienībai ir pilnvaras pieņemt pasākumus, lai dalībvalstu tiesu iestāžu un līdzvērtīgu iestāžu starpā atvieglotu sadarbību saistībā ar kriminālprocesu un lēmumu izpildi. Saskaņā ar LESD 87. panta 2. punkta

<sup>12</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti.

<sup>13</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/680 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi, ko veic kompetentās iestādes, lai novērstu, izmeklētu, atklātu noziedzīgus nodarījumus vai sauktu pie atbildības par tiem vai izpildītu kriminālsodus, un par šādu datu brīvu apriti.

<sup>14</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1725 (2018. gada 23. oktobris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Savienības iestādēs, struktūrās, birojos un aģentūrās un par šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 45/2001 un Lēmumu Nr. 1247/2002/EK (OV L 295, 21.11.2018., 39. lpp.).

<sup>15</sup> ICAO, dokuments Nr. 9303, *Machine Readable Travel Documents* (Mašīnlasāmi ceļošanas dokumenti), astotais izdevums, 2021., pieejams šajā tīmekļa vietnē: [https://www.icao.int/publications/documents/9303\\_p1\\_cons\\_en.pdf](https://www.icao.int/publications/documents/9303_p1_cons_en.pdf).

a) apakšpunktu Savienībai ir pilnvaras pieņemt pasākumus par attiecīgas informācijas vākšanu, uzglabāšanu, apstrādi, analīzi un apmaiņu Eiropas Savienībā policijas sadarbības nolūkos.

Tādējādi juridiskais pamats, kas izmantots šim priekšlikumam, ir tāds pats kā PDR direktīvai izmantotais juridiskais pamats, kas ir atbilstoši, ņemot vērā ne tikai to, ka ierosinātajai regulai būtībā ir tāds pats mērķis, bet arī to, ka tās nolūks ir papildināt PDR direktīvu.

- **Subsidiaritāte**

Tiesībaizsardzības iestādēm ir jāsniedz efektīvi instrumenti terorisma un smagu noziegumu apkarošanai. Tā kā vissmagākie noziegumi un terora akti ir saistīti ar starptautiska mēroga ceļošanu – bieži vien ar gaisa transportu –, PDR dati ir izrādījušies ļoti efektīvi, lai aizsargātu ES iekšējo drošību. Turklāt izmeklēšana, ko dalībvalstu kompetentās iestādes veic nolūkā novērst, atklāt, izmeklēt teroristu nodarījumus un smagus noziegumus un saukt pie atbildības par tiem, lielā mērā ir atkarīga no starptautiskās un pārrobežu mēroga sadarbības.

Zonā, kurā nav iekšējo robežu kontroles, dalībvalstu veiktā pasažieru datu, tostarp PDR un IPI datu, vākšana, apstrāde un apmaiņa arī ir efektīvi kompensējoši pasākumi. Rīkojoties saskaņoti ES līmenī, priekšlikums palīdzēs palielināt dalībvalstu un – plašākā mērogā – visas Eiropas Savienības drošību.

IPI direktīva ir Šengenas *acquis* daļa, kas saistīta ar ārējo robežu šķērsošanu. Tāpēc tā nereglamentē IPI datu vākšanu un nosūtīšanu attiecībā uz ES iekšējiem lidojumiem. Tā kā nav IPI datu, kas papildina PDR datus par šiem lidojumiem, dalībvalstis ir īstenojušas daudzus un dažādus pasākumus, kuru mērķis ir kompensēt pasažieru identitātes datu trūkumu. Minētie pasākumi cita starpā ir fiziskas atbilstības pārbaudes, kuru nolūks ir pārbaudīt un salīdzināt ceļošanas dokumentā ietvertos identitātes datus ar iekāpšanas karti; rezultātā rodas jaunas problēmas, un netiek atrisināta pamatproblēma – IPI datu neesība.

Rīcība ES līmenī palīdzēs nodrošināt to, ka dalībvalstīs tiek piemēroti saskaņoti noteikumi par pamattiesību aizsardzību, jo īpaši persondatu aizsardzību. To dalībvalstu atšķirīgās sistēmas, kuras jau izveidojušas līdzīgus mehānismus vai kuras to darīs nākotnē, var negatīvi ietekmēt gaisa pārvadātājus, jo tiem var nākties ievērot vairākas atšķirīgas valstu prasības, piemēram, attiecībā uz nosūtāmās informācijas veidiem un nosacījumiem, saskaņā ar kuriem šī informācija ir jāsniedz dalībvalstīm. Šīs atšķirības traucē efektīvi īstenot sadarbību starp dalībvalstīm nolūkā novērst, atklāt, izmeklēt teroristu nodarījumus un smagus noziegumus un saukt pie atbildības par tiem. Šādus saskaņotus noteikumus var paredzēt tikai ES līmenī.

Tā kā šā priekšlikuma mērķus nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs un var labāk sasniegt Savienības līmenī, var secināt, ka Eiropas Savienība ir gan tiesīga, gan ir piemērotākā situācijā to darīt nekā dalībvalstis, tām rīkojoties neatkarīgi. Tādēļ priekšlikums atbilst subsidiaritātes principam, kas noteikts Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā.

- **Proporcionalitāte**

Saskaņā ar LES 5. panta 4. punktā noteikto proporcionalitātes principu konkrētā pasākuma būtībai un intensitātei ir jāatbilst konstatētajai problēmai. Visu šajā likumdošanas iniciatīvā risināto problēmu gadījumā ir nepieciešama ES līmeņa juridiska rīcība, kas dotu iespēju dalībvalstīm risināt šīs problēmas efektīvi.

Ierosinātie noteikumi par IPI datu vākšanu un nosūtīšanu, kuriem tiks piemēroti stingri ierobežojumi un garantijas, uzlabos teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanu, atklāšanu, izmeklēšanu un saukšanu pie atbildības par tiem. Tādējādi ierosinātie noteikumi atbilst konstatētajai vajadzībai uzlabot iekšējo drošību, kas panākams, efektīvi reaģējot uz

problēmu, kuru rada IPI datu un PDR datu kopīgas apstrādes trūkums, tostarp attiecībā uz tiem ES iekšējiem lidojumiem, par kuriem dalībvalstis saņem PDR datus.

Priekšlikuma darbības joma aprobežojas ar to, kas ir absolūti nepieciešams, t. i., tā attiecas tikai uz tiem elementiem, kuriem vajadzīga saskaņota ES pieeja, proti, šādiem: mērķi, kādos Pasažieru informācijas nodaļas var izmantot IPI datus, datu elementi, kas jāvāc, un līdzekļi, kuri nepieciešami, lai vāktu un nosūtītu IPI datus par ceļotājiem. IPI datu nosūtīšana maršrutētājam samazina sarežģītību par labu gaisa pārvadātājiem, kas varēs uzturēt savienojumus ar Pasažieru informācijas nodaļām un panākt apjomradītus ietaupījumus, vienlaikus samazinot kļūdu un ļaunprātīgas izmantošanas iespējamību. Mērķis attiecas tikai uz teroristu nodarījumiem un smagiem noziegumiem, kā definēts priekšlikumā, ņemot vērā to nopietno raksturu un pārrobežu dimensiju.

Lai līdz absolūti nepieciešamajam ierobežotu iejaukšanos pasažieru tiesībās, priekšlikumā ir paredzēti vairāki aizsardzības pasākumi. Konkrētāk, IPI datu apstrāde saskaņā ar ierosināto regulu attiecas tikai uz slēgtu un ierobežotu sarakstu ar IPI datiem. Nekādi citi papildu identitātes dati nav jāvāc. Turklāt ierosinātajā regulā ir paredzēti tikai noteikumi par IPI datu vākšanu un nosūtīšanu Pasažieru informācijas nodaļām ar maršrutētāja starpniecību tajos ierobežotajos nolūkos, kas precizēti regulā, un ierosinātā regula nereglamentē IPI datu turpmāku apstrādi Pasažieru informācijas nodaļās, ņemot vērā, ka uz to – kā paskaidrots iepriekš – attiecas citi ES tiesību akti (PDR direktīva, persondatu aizsardzības tiesību akti, Harta). Maršrutētāja funkcijas un jo īpaši tā spēja vākt un sniegt visaptverošu statistikas informāciju palīdz arī uzraudzīt to, kā gaisa pārvadātāji un Pasažieru informācijas nodaļas īsteno šo regulu. Ir paredzēti arī konkrēti specifiski aizsardzības pasākumi, piemēram, noteikumi par reģistrāciju, persondatu aizsardzību un drošību.

Lai nodrošinātu datu apstrādes, ko veic saskaņā ar ierosināto regulu, nepieciešamību un samērību, un, konkrētāk, lai nodrošinātu to attiecībā uz IPI datu vākšanu un nosūtīšanu par ES iekšējiem lidojumiem, dalībvalstis saņems IPI datus tikai par tiem ES iekšējiem lidojumiem, kurus tās izraudzījušās saskaņā ar iepriekš minēto EST judikatūru. Turklāt uz IPI datu turpmāku apstrādi, ko veic PIN, attiektos PDR direktīvā noteiktie ierobežojumi un aizsardzības pasākumi, kā Eiropas Savienības Tiesa, ņemot vērā Hartu, to interpretējusi lietā *Ligue des droits humains*<sup>16</sup>.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Ierosinātā darbība ir regula. Tādēļ, ņemot vērā nepieciešamību pēc tā, lai ierosinātie pasākumi būtu tieši piemērojami un tiktu vienādi piemēroti visās dalībvalstīs, regula ir piemērots juridiskais instruments.

### **3. EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Spēkā esošo tiesību aktu *ex post* izvērtējums**

IPI direktīva neliedz apstrādāt IPI datus tiesībaizsardzības nolūkos, ja tas paredzēts valsts tiesību aktos un ja tiek ievērotas persondatu aizsardzības prasības. Tomēr, kā konstatēts IPI direktīvas izvērtējumā, šīs iespējas izmantošana dažādās dalībvalstīs ir problemātiska, kā

---

<sup>16</sup> EST 2022. gada 21. jūnija spriedums lietā C-817/19, *Ligue des droits humains*.



rezultātā rodas nepilnības drošības jomā, jo trūkst ES līmenī noteiktu kritēriju par IPI datu vākšanu un nosūtīšanu tiesībaizsardzības nolūkos<sup>17</sup>.

- Dažu dalībvalstu tiesību aktos tiesībaizsardzības nolūks tiek plaši interpretēts, sākot no administratīviem pārkāpumiem un iekšējās drošības un sabiedriskās kārtības uzlabošanas līdz pat terorisma apkarošanai un valsts drošības interešu aizsardzībai. IPI direktīvas izvērtējumā arī norādīts, ka efektīvai IPI datu izmantošanai tiesībaizsardzības nolūkos būtu vajadzīgs īpašs juridisks instruments, kas paredzēts šim konkrētajam nolūkam<sup>18</sup>.
- IPI datu vākšanas dažādie mērķi vēl vairāk sarežģī atbilstības nodrošināšanu ES regulējumam persondatu aizsardzības jomā. Prasība dzēst IPI datus 24 stundu laikā ir noteikta tikai attiecībā uz gadījumiem, kad IPI dati tiek izmantoti IPI direktīvas galvenajam mērķim, proti, ārējo robežu pārvaldībai. Nav skaidrs, vai šī prasība attiecas arī uz apstrādi, ko veic tiesībaizsardzības nolūkos.
- Tas, ka no pārvadātājiem var pieprasīt IPI datkopu tiesībaizsardzības nolūkos, – papildus dažu dalībvalstu praksei pieprasīt IPI datus, kuri neaprobežojas ar IPI direktīvā iekļauto neizmeļošo sarakstu, – rada papildu šķēršļus gaisa pārvadātājiem ievērot dažādās prasības tad, kad tie pārvadā pasažierus uz Eiropas Savienību.
- Tāpat IPI direktīvā nav norādes ne par lidojumiem, par kuriem var pieprasīt IPI datus, ne arī par to, uz kuru iestādi būtu jānosūta IPI dati, vai par nosacījumiem piekļuvei šādiem datiem tiesībaizsardzības nolūkos.

#### • **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Šā priekšlikuma sagatavošanā notika plaša mēroga apspriešanās ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, tostarp dalībvalstu iestādēm (kompetentajām robežu iestādēm, Pasažieru informācijas nodaļām), transporta nozares pārstāvjiem un atsevišķiem pārvadātājiem. Ieguldījumu sniedza arī ES aģentūras, piemēram, Eiropas Robežu un krasta apsardzes aģentūra (*Frontex*), ES Aģentūra tiesībaizsardzības sadarbībai (Eiropols), ES Aģentūra lielapjoma IT sistēmu darbības pārvaldībai brīvības, drošības un tiesiskuma telpā (*eu-LISA*) un ES Pamattiesību aģentūra (*FRA*). Šajā iniciatīvā arī ņemti vērā viedokļi un atsauksmes, kas saņemtas 2019. gada beigās notikušajā sabiedriskajā apspriešanās, kura tika veikta IPI direktīvas izvērtēšanas ietvaros<sup>19</sup>.

Apspriešanās darbības saistībā ar šā priekšlikuma pamatā esošā ietekmes novērtējuma sagatavošanu tika vāktas atsauksmes no ieinteresētajām personām, izmantojot dažādas metodes. Šīs darbības jo īpaši ietvēra sākotnējo ietekmes novērtējumu, ārēju pamatojošu pētījumu un virkni tehnisku darbsemināru.

Atsauksmju sniegšanai laikposmā no 2020. gada 5. jūnija līdz 2020. gada 14. augustam tika publicēts sākotnējais ietekmes novērtējums, un par to kopumā tika saņemti septiņi viedokļi, kuros sniegtas atsauksmes par gaidāmās IPI direktīvas tvēruma paplašināšanu, datu kvalitāti, sankcijām, IPI un PDR datu saistību un persondatu aizsardzību<sup>20</sup>.

<sup>17</sup> Eiropas Komisija, dienestu darba dokuments “Padomes Direktīvas 2004/82/EK par pārvadātāju pienākumu darīt zināmus datus par pasažieriem (IPI direktīva) izvērtējums”, Brisele, 8.9.2020., SWD(2020) 174 final, 26. un 43. lpp.

<sup>18</sup> SWD(2020) 174, 57. lpp.

<sup>19</sup> SWD(2020) 174.

<sup>20</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12434-Robezas-un-tiesibaizsardziba-iepriekseja-aviopasazieru-informacija-IPI-parskatiti-noteikumi\\_lv](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12434-Robezas-un-tiesibaizsardziba-iepriekseja-aviopasazieru-informacija-IPI-parskatiti-noteikumi_lv).

Ārējais pamatojošais pētījums tika veikts, pamatojoties uz dokumentu izpēti, pārrunām un aptaujām ar ekspertiem konkrētos jautājumos, un minētā pētījuma ietvaros tika izvērtēti dažādi iespējamie IPI datu apstrādes pasākumi, kuri paredzētu skaidrus noteikumus, kas atvieglo likumīgu ceļošanu un ir saskanīgi ar ES informācijas sistēmu sadarbību, ES prasībām persondatu aizsardzības jomā un citiem spēkā esošiem ES instrumentiem un starptautiskajiem standartiem.

Komisijas dienesti arī organizēja virkni tehnisku darbsemināru, kuros piedalījās eksperti no dalībvalstīm un Šengenas asociētajām valstīm. Šo darbsemināru mērķis bija sapulcināt ekspertus viedokļu apmaiņai par iespējamiem risinājumiem, kas bija paredzēti, lai stiprinātu turpmāko IPI satvaru robežu pārvaldības, kā arī noziedzības un terorisma apkarošanas nolūkos.

Pievienotajā ietekmes novērtējumā (2. pielikumā) ir sīkāk aprakstīts, kā notika apspriešanās ar ieinteresētajām personām.

- **Ietekmes novērtējums**

Saskaņā ar Labāka regulējuma pamatnostādņēm Komisija veica ietekmes novērtējumu, kas izklāstīts pievienotajā dienestu darba dokumentā [atsauce]. Regulējuma kontroles padome izskatīja ietekmes novērtējuma projektu 2022. gada 28. septembra sanāksmē un 2022. gada 30. septembrī sniedza pozitīvu atzinumu.

Ņemot vērā problēmas, kas konstatētas saistībā ar IPI datu vākšanu un nosūtīšanu, ietekmes novērtējumā tika izvērtēti politikas risinājumi attiecībā uz IPI datu vākšanas tvērumu ārējo robežu pārvaldības un tiesībaizsardzības nolūkos, kā arī tika izvērtētas iespējas IPI datu kvalitātes uzlabošanai. Attiecībā uz IPI datu vākšanu un nosūtīšanu, ko veic tiesībaizsardzības nolūkos, ietekmes novērtējumā tika apsvērta iespēja vākt IPI datus par visiem ES ārējiem lidojumiem, no vienas puses, un iespēja vākt IPI datus par visiem ES ārējiem lidojumiem un atsevišķiem ES iekšējiem lidojumiem, no otras puses. Turklāt ietekmes novērtējumā tika apsvērtas arī iespējas, kā uzlabot IPI datu kvalitāti – vai nu vākt IPI datus, izmantojot automatizētus un manuālus līdzekļus, vai arī vākt IPI datus, izmantojot tikai automatizētus līdzekļus.

Pamatojoties uz ietekmes novērtējuma ziņojuma konstatējumiem, vēlams risinājums attiecībā uz IPI instrumentu, ko īsteno tiesībaizsardzības nolūkos, ir IPI datu vākšana par visiem lidojumiem uz Eiropas Savienību un no tās, kā arī par atsevišķiem ES iekšējiem lidojumiem, par kuriem tiek nosūtīti PDR dati. Tas būtiski uzlabos vajadzīgo analīzi par attiecīgajiem, ar aviopasažieriem saistītajiem datiem cīņā pret smagiem noziegumiem un terorismu, savukārt Pasažieru informācijas nodaļas gūs labumu no IPI datu, kuri ir pārbaudīti un tādējādi kvalitatīvāki, pieejamības, lai varētu identificēt personas, kas iesaistītas smagos noziegumos vai terorismā. IPI datu vākšana un nosūtīšana tiesībaizsardzības nolūkos tiks veikta, balstoties uz spējām, kas izstrādātas, lai ar maršrutētāja starpniecību nosūtītu IPI datus ārējo robežu pārvaldības nolūkos, kā rezultātā *eu-LISA* neradīsies papildu izmaksas. Gaisa pārvadātāji nosūta IPI datus tikai maršrutētājam, kurš pēc tam šos datus nosūtītu katras attiecīgās dalībvalsts Pasažieru informācijas nodaļai. Ietekmes novērtējumā tika secināts, ka tas izmaksu ziņā ir labs risinājums gaisa pārvadātājiem, jo tas samazina daļu no datu nosūtīšanas izmaksām, kas rodas gaisa pārvadātājiem, vienlaikus arī samazinot kļūdu un ļaunprātīgas izmantošanas iespējamību. Tomēr – atšķirībā no pašreizējās situācijas – saskaņā ar ierosināto regulu gaisa pārvadātājiem būtu jāvāc un jānosūta IPI dati par visiem regulas aptvertajiem lidojumiem – neatkarīgi no šo pārvadātāju parastajām uzņēmējdarbības vajadzībām un arī par ES iekšējiem lidojumiem. Priekšlikums atbilst klimatneitralitātes

mērķim, kas noteikts Eiropas Klimata aktā<sup>21</sup> un Savienības mērķrādītājos 2030. un 2040. gadam.

- **Pamattiesības**

Ar šo iniciatīvu paredz ceļotāju persondatu apstrādi un tādējādi ierobežo pamattiesību uz persondatu aizsardzību īstenošanu, kas garantēta Hartas 8. pantā un LESD 16. pantā. Kā uzsvērusi Eiropas Savienības Tiesa (EST)<sup>22</sup>, tiesības uz persondatu aizsardzību nav absolūtas tiesības, bet jebkādi ierobežojumi ir jāņem vērā saistībā ar šo ierobežojumu funkciju sabiedrībā, un tiem jāatbilst Hartas 52. panta 1. punktā noteiktajiem kritērijiem<sup>23</sup>. Persondatu aizsardzība ir arī cieši saistīta ar tiesību uz privātumu ievērošanu, kas ir daļa no tiesībām uz privāto un ģimenes dzīvi, kuras tiek aizsargātas ar Hartas 7. pantu.

Saistībā ar tādu IPI datu vākšanu un nosūtīšanu, kuri attiecas uz atsevišķiem ES iekšējiem lidojumiem, šī iniciatīva arī ietekmē pamattiesību uz pārvietošanās brīvību īstenošanu, kas paredzēta Hartas 45. pantā un LESD 21. pantā. Saskaņā ar EST judikatūru šķērslis personu pārvietošanās brīvībai var būt attaisnojams tikai tad, ja tas pamatojas uz objektīviem apsvērumiem un ir samērīgs ar attiecīgo valsts tiesību aktu leģitīmo mērķi<sup>24</sup>.

Saskaņā ar šo regulu IPI datu vākšanu un nosūtīšanu var veikt tikai tādēļ, lai novērstu, atklātu, izmeklētu teroristu nodarījumus un smagus noziegumus un sauktu pie atbildības par tiem, kā noteikts PDR direktīvā. Šā priekšlikuma noteikumos ir paredzēti vienoti kritēriji IPI datu vākšanai un nosūtīšanai par ES ārējiem lidojumiem (ienākošajiem un izejošajiem lidojumiem), no vienas puses, un atsevišķiem ES iekšējiem lidojumiem, no otras puses, pamatojoties uz dalībvalstu veiktu novērtējumu un nodrošinot regulāru pārskatīšanu saskaņā ar prasībām, ko Tiesa noteikusi lietā *Ligue des droits humains*. Gaisa pārvadātāju pienākums vākt un nosūtīt IPI datus maršrutētājam attiecas uz visiem ES iekšējiem lidojumiem. Ar maršrutētāja starpniecību veiktā datu nosūtīšana Pasažieru informācijas nodaļām ir tehnisks risinājums, kura mērķis ir ierobežot IPI datu, kuri attiecas tikai uz izvēlētajiem lidojumiem, nosūtīšanu Pasažieru informācijas nodaļām, vienlaikus neizpaužot konfidenciālu informāciju par to, kuri ES iekšējie lidojumi ir izvēlēti. Šāda informācija ir jāapstrādā konfidenciāli, ņemot vērā noteikumu apiešanas risku, kas pastāvētu tad, ja minētā informācija kļūtu zināma plašai sabiedrībai vai, konkrētāk, personām, kuras iesaistītas smagos noziegumos vai teroristiskās darbībās.

Tas, ka gaisa pārvadātājiem ir pienākums izmantot automatizētus līdzekļus, lai vāktu konkrētus IPI datus par ceļotājiem, var radīt riskus, tostarp no persondatu aizsardzības viedokļa. Taču šādi riski ir tikuši ierobežoti un mazināti. Pirmkārt, minētā prasība attiecas tikai uz konkrētiem IPI datiem, kuru gadījumā atbildīgi var izmantot automatizētos līdzekļus, t. i., attiecībā uz ceļotāju dokumentos ietvertajiem mašīnlasāmiem datiem. Otrkārt, ierosinātajā regulā ir ietvertas prasības, kuras attiecas uz izmantojamiem automatizētiem līdzekļiem un ir sīkāk jāizstrādā deleģētajā aktā. Visbeidzot, ir paredzēti vairāki aizsardzības

---

<sup>21</sup> Regulas (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru (Eiropas Klimata akts), 2. panta 1. punkts.

<sup>22</sup> EST 2010. gada 9. novembra spriedums apvienotajās lietās C-92/09 un C-93/09 *Volker und Markus Schecke un Eifert* 2010., Krājums I-0000.

<sup>23</sup> Saskaņā ar Hartas 52. panta 1. punktu tiesību uz persondatu aizsardzību izmantošanai var noteikt ierobežojumus, taču tiem jābūt noteiktiem tiesību aktos, tajos jārespektē šo tiesību un brīvību būtība un, ievērojot proporcionalitātes principu, ierobežojumus drīkst uzlikt tikai tad, ja tie ir nepieciešami un patiešām atbilst vispārējās nozīmes mērķiem, ko atzinusi Eiropas Savienība, vai vajadzībai aizsargāt citu personu tiesības un brīvības.

<sup>24</sup> EST 2018. gada 5. jūnija spriedums lietā C-673/16, *Coman*.

pasākumi, piemēram, reģistrācija, īpaši noteikumi par persondatu aizsardzību un efektīva uzraudzība.

Kaut gan ierosinātā regula nereglamentēs to, kā kompetentās robežu iestādes izmanto IPI datus, kurus tās saņem saskaņā ar regulu, ņemot vērā to, ka – kā paskaidrots iepriekš – uz šādu izmantošanu jau attiecas citi tiesību akti, tomēr papildus noteikumam, ar ko paredzēts nodrošināt atbilstību mērķa ierobežojuma principam, apsvērumos skaidrības labad arī atgādināts, ka šāda izmantošana nedrīkst radīt nekādu diskrimināciju, kura aizliegta saskaņā ar Hartas 21.°pantu.

#### **4. IETEKME UZ BUDŽETU**

Šī likumdošanas iniciatīva par IPI datu vākšanu un nosūtīšanu attiecīgi ārējo robežu kontroles atvieglošanai un teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem, ietekmētu *eu-LISA* un dalībvalstu kompetento iestāžu budžetu un personāla vajadzības.

Attiecībā uz *eu-LISA* tiek lēsts, ka maršrutētāja ieviešanai būs vajadzīgs papildu budžets aptuveni 45 miljonu euro apmērā (33 miljoni euro saskaņā ar pašreizējo DFS), savukārt maršrutētāja tehniskajai pārvaldībai – 9 miljoni euro gadā, sākot no 2029. gada, un ka būs vajadzīgas aptuveni 27 papildu amata vietas nolūkā nodrošināt to, ka *eu-LISA* ir nepieciešamie resursi, lai veiktu uzdevumus, kas tai uzticēti saskaņā ar šo ierosināto regulu un saskaņā ar ierosināto regulu par IPI datu vākšanu un nosūtīšanu ārējo robežu kontroles atvieglošanai.

Attiecībā uz dalībvalstīm tiek lēsts, ka tās varētu būt tiesīgas saņemt no Iekšējās drošības fonda<sup>25</sup> 11 miljonus euro (3 miljonus euro saskaņā ar pašreizējo DFS), kas paredzēti tam, lai atjauninātu Pasažieru informācijas nodaļām vajadzīgās valsts mēroga sistēmas un infrastruktūru, savukārt no 2028. gada – pakāpeniski līdz aptuveni 2 miljoniem euro gadā. Šādas tiesības galu galā būs jānosaka saskaņā ar noteikumiem, kas reglamentē minētos fondus, kā arī saskaņā ar ierosinātajā regulā ietvertajiem noteikumiem par izmaksām.

Ņemot vērā ciešo saikni starp šo ierosināto regulu un ierosināto regulu par IPI datu vākšanu un nosūtīšanu ārējo robežu kontroles atvieglošanai, jo īpaši attiecībā uz IPI datu nosūtīšanu maršrutētājam, tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskats, kas pievienots šīs ierosinātās regulas pielikumā, ir identisks abu priekšlikumu gadījumā.

#### **5. CITI ELEMENTI**

##### **• Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Komisija nodrošinātu, ka ir ieviesti pasākumi, kas vajadzīgi, lai uzraudzītu ierosināto pasākumu darbību un novērtētu to atbilstību galvenajiem politikas mērķiem. Četrus gadus pēc ierosinātās IPI regulas piemērošanas sākuma un pēc tam reizi četros gados Komisija iesniegs Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā novērtēta regulas īstenošana un tās pievienotā vērtība. Ziņojumā tiktu arī aplūkota jebkāda tiešā vai netiešā ietekme uz pamattiesībām. Ziņojumā tiktu pārbaudīti sasniegtie rezultāti attiecībā pret mērķiem un novērtēts, vai pamatojums vēl aizvien ir derīgs un kāda ir ietekme uz turpmākiem risinājumiem.

<sup>25</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1149 (2021. gada 7. jūlijs) par Iekšējās drošības fonda izveidi.

Tas, ka gaisa pārvadātājiem ir pienākums vākt IPI datus par ES ārējiem lidojumiem un atsevišķiem ES iekšējiem lidojumiem, un IPI maršrutētāja ieviešana ļaus gūt skaidrāku priekšstatu gan par to, kā gaisa pārvadātāji nosūta IPI datus, gan par to, kā dalībvalstis izmanto IPI datus saskaņā ar piemērojamiem valsts un Savienības tiesību aktiem. Tas palīdzēs Komisijai veikt izvērtēšanas un izpildes uzdevumus, jo tai tiks sniegti ticami statistikas dati par nosūtīto datu apjomu un par lidojumiem, par kuriem tiktu pieprasīti IPI dati.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Regulas 1. nodaļā ir izklāstīti tās vispārīgie noteikumi, sākot ar noteikumiem par regulas priekšmetu un darbības jomu. Tajā arī sniegta definīciju saraksts.

2. nodaļā ir izklāstīti noteikumi par to, kā gaisa pārvadātāji vāc IPI datus, nosūta tos maršrutētājam un tos dzēš, un noteikumi par IPI datu nosūtīšanu no maršrutētāja uz Pasažieru informācijas nodaļām.

3. nodaļā ir ietverti īpaši noteikumi par reģistra ierakstiem, precizējumi par to, kas ir persondatu pārziņi attiecībā uz tādu IPI datu apstrādi, kuri ir persondati saskaņā ar šo regulu, par drošību un par gaisa pārvadātāju un Pasažieru informācijas nodaļu veikto pašuzraudzību.

4. nodaļā ir sīkāk izklāstīti noteikumi par Pasažieru informācijas nodaļu savienojumiem ar maršrutētāju un integrāciju ar to, kā arī par dalībvalstu izmaksām, kas saistītas ar minēto. Tajā arī ietverti noteikumi, ar kuriem reglamentē situāciju gadījumā, kad maršrutētāju tehniski nav iespējams izmantot daļēji vai pilnā apmērā, un noteikumi par atbildību par maršrutētājam nodarītu kaitējumu.

5. nodaļā ir ietverti noteikumi par uzraudzību, iespējamiem sodiem, kuri piemērojami gaisa pārvadātājiem par šajā regulā noteikto pienākumu nepildīšanu, un noteikumi par praktiskas rokasgrāmatas sagatavošanu, ko veic Komisija.

6. nodaļā ir paredzēti grozījumi citos spēkā esošajos tiesību aktos, t. i., Regulā (ES) 2019/818.

7. nodaļā ir ietverti šīs regulas nobeiguma noteikumi, kuri attiecas uz deleģēto aktu pieņemšanu, šīs regulas uzraudzību un izvērtēšanu, kā arī tās stāšanos spēkā un piemērošanu.

## Priekšlikums

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

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu<sup>26</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Smagās un organizētās noziedzības pārrobežu dimensija un pastāvīgie teroristu uzbrukumus draudi Eiropas teritorijā liek rīkoties Savienības līmenī, lai pieņemtu pienācīgus pasākumus ar mērķi nodrošināt drošību brīvības, drošības un tiesiskuma telpā bez iekšējām robežām. Informācija par aviopasažieriem, piemēram, pasažieru datu reģistrs (PDR) un it īpaši iepriekšēja pasažieru informācija (IPI), ir ļoti būtiska, lai identificētu augsta riska ceļotājus, tostarp tos, par kuriem tiesībsardzības iestādes citādi nebūtu zinājušas, un lai noskaidrotu saistību starp kriminālo grupu locekļiem un apkarotu teroristu darbības.
- (2) Lai gan ar Padomes Direktīvu 2004/82/EK<sup>27</sup> izveido tiesisko regulējumu tam, kā gaisa pārvadātāji vāc un nosūta IPI datus nolūkā uzlabot robežkontroli un apkarot nelegālo imigrāciju, tomēr tajā arī noteikts, ka dalībvalstis var izmantot IPI datus tiesībsardzības nolūkos. Taču tas vien, ka šāda iespēja tiek radīta, ir iemesls vairākiem trūkumiem un nepilnībām. Konkrēti – tas nozīmē, ka, neraugoties uz IPI datu nozīmīgumu tiesībsardzības nolūkos, gaisa pārvadātāji ne visos gadījumos vāc un nosūta šos datus minētajos nolūkos. Tas nozīmē arī to, ka gadījumos, kad dalībvalstis rīkojas saskaņā ar iepriekš minēto iespēju, gaisa pārvadātāji saskaras ar atšķirīgām prasībām atbilstīgi valsts tiesību aktiem attiecībā uz to, kad un kā šajā nolūkā vākt un nosūtīt IPI datus. Minētās atšķirības ne tikai rada nevajadzīgas izmaksas un sarežģījumus gaisa pārvadātājiem, bet arī kaitē Savienības iekšējai drošībai un efektīvai sadarbībai starp dalībvalstu kompetentajām tiesībsardzības iestādēm. Turklāt, ņemot vērā robežkontroles atvieglināšanas un tiesībsardzības

<sup>26</sup> OV C [...], [...], [...]. lpp.

<sup>27</sup> Padomes Direktīva 2004/82/EK (2004. gada 29. aprīlis) par pārvadātāju pienākumu darīt zināmus datus par pasažieriem (OV L 261, 6.8.2004., 24. lpp.).

nolūku atšķirīgo raksturu, ir lietderīgi izveidot atsevišķu tiesisko regulējumu IPI datu vākšanai un nosūtīšanai attiecībā uz katru no minētajiem nolūkiem.

- (3) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2016/681<sup>28</sup> ir paredzēti noteikumi par PDR datu izmantošanu teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem. Saskaņā ar minēto direktīvu dalībvalstīm jāpieņem vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu, ka gaisa pārvadātāji nosūta saskaņā ar minēto direktīvu izveidotajai valsts Pasažieru informācijas nodaļai ("PIN") PDR datus, tostarp visus savāktos IPI datus, tādā apmērā, kādā tie šādus datus jau savākuši savas parastās uzņēmējdarbības gaitā. Tādējādi minētā direktīva negarantē IPI datu vākšanu un nosūtīšanu visos gadījumos, jo gaisa pārvadātājiem nav komerciāla nolūka vākt šādu datu pilnu kopumu. Ir svarīgi nodrošināt, ka Pasažieru informācijas nodaļas saņem IPI datus kopā ar PDR datiem, jo šādu datu kopīga apstrāde ir nepieciešama, lai dalībvalstu kompetentās tiesībsardzības varētu efektīvi novērst, atklāt, izmeklēt teroristu nodarījumus un smagus noziegumus un saukt pie atbildības par tiem. Proti, šāda datu kopīga apstrāde paver iespēju precīzi identificēt tos pasažierus, kuri minētajām iestādēm, iespējams, ir rūpīgāk jāpārbauda saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem. Turklāt minētajā direktīvā nav sīkāk precizēts, kāda informācija ir IPI dati. Minēto iemeslu dēļ būtu jāparedz papildu noteikumi, saskaņā ar kuriem gaisa pārvadātājiem būtu jāvāc un pēc tam jānosūta konkrēti definēts IPI datu kopums un kuros noteiktās prasības būtu jāpiemēro tiktāl, ciktāl gaisa pārvadātājiem saskaņā ar minēto direktīvu ir pienākums vākt un nosūtīt PDR datus par to pašu lidojumu.
- (4) Tādēļ Savienības līmenī ir jāievieš skaidri, saskaņoti un efektīvi noteikumi par IPI datu vākšanu un nosūtīšanu teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem.
- (5) Ņemot vērā ciešo saikni starp abiem tiesību aktiem, šī regula būtu jāsaprot kā tāda, kas papildina Direktīvā (ES) 2016/681 paredzētos noteikumus. Tāpēc IPI dati ir jāvāc un jānosūta saskaņā ar šajā regulā izklāstītajām, īpašajām prasībām, tostarp attiecībā uz situācijām un veidu, kādā tas jā dara. Tomēr minētās direktīvas noteikumus piemēro jautājumiem, kas šajā regulā nav specifiski reglamentēti, jo īpaši saistībā ar noteikumiem par Pasažieru informācijas nodaļu saņemto IPI datu turpmāku apstrādi, informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm, Eiropas Savienības Aģentūrai tiesībsardzības sadarbībai (Eiropolam) piešķiramās piekļuves nosacījumiem, datu nosūtīšanu uz trešām valstīm, datu glabāšanu un depersonalizāciju, kā arī persondatu aizsardzību. Ciktāl piemēro minētos noteikumus, piemēro arī minētās direktīvas noteikumus par sodiem un valstu uzraudzības iestādēm. Ar šo regulu minētie noteikumi būtu jāatstāj neskarti.
- (6) IPI datu vākšana un nosūtīšana ietekmē personu privātumu un ietver persondatu apstrādi. Lai pilnībā ievērotu pamattiesības, jo īpaši tiesības uz privātās dzīves neaizskaramību un persondatu aizsardzību, saskaņā ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartu ("Harta") būtu jāparedz pienācīgi ierobežojumi un aizsargpasākumi. Konkrēti – IPI datu un it īpaši IPI datu, kas ir persondati, apstrādei arī turpmāk būtu jāaprobežojas tikai ar to, kas ir vajadzīgs un samērīgs, lai sasniegtu šajā regulā noteiktos mērķus. Turklāt būtu jānodrošina, ka IPI dati, kas savākti un

---

<sup>28</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/681 (2016. gada 27. aprīlis) par pasažieru datu reģistra (PDR) datu izmantošanu teroristu nodarījumu un smagu noziegumu novēršanai, atklāšanai, izmeklēšanai un saukšanai pie atbildības par tiem (OV L 119, 4.5.2016., 132. lpp.).

nosūtīti saskaņā ar šo regulu, nerada nekādu diskrimināciju, kura aizliegta saskaņā ar Hartu.

- (7) Ņemot vērā šīs regulas papildinošo raksturu saistībā ar Direktīvu (ES) 2016/681, šajā regulā noteiktie gaisa pārvadātāju pienākumi būtu jāpiemēro visiem lidojumiem, par kuriem dalībvalstīm ir jāpieprasa gaisa pārvadātājiem nosūtīt PDR datus saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/681, proti, lidojumiem – gan regulāriem, gan neregulāriem lidojumiem – starp dalībvalstīm un trešām valstīm (ES ārējie lidojumi), un lidojumiem starp vairākām dalībvalstīm (ES iekšējie lidojumi), ja minētie lidojumi ir izvēlēti saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/681 – neatkarīgi no to gaisa pārvadātāju iedibināšanas vietas, kuri veic minētos lidojumus.
- (8) Tādēļ, ņemot vērā to, ka Direktīva (ES) 2016/681 neattiecas uz iekšzemes lidojumiem, t. i., lidojumiem, kas sākas un beidzas vienas un tās pašas dalībvalsts teritorijā bez starpnosēšanās citas dalībvalsts vai trešās valsts teritorijā, un ņemot vērā teroristu nodarījumu un smagu noziegumu, uz kuriem attiecas šī regula, pārrobežu dimensiju, arī šai regulai nebūtu jāattiecas uz šādiem lidojumiem. Šī regula nebūtu jāuzskata par tādu, kas ietekmē dalībvalstu iespēju saskaņā ar saviem valsts tiesību aktiem un atbilstīgi Savienības tiesību aktiem noteikt gaisa pārvadātājiem pienākumus vākt un nosūtīt IPI datus par šādiem iekšzemes lidojumiem.
- (9) Ņemot vērā ciešo saikni starp attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem, kā arī saskaņotības un konsekvences labad definīcijas, kas noteiktas šajā regulā, būtu pēc iespējas lielākā mērā jāsaikā ar Direktīvā (ES) 2016/681 un Regulā (ES) [IPI robežu pārvaldība]<sup>29</sup> noteiktajām definīcijām, un tās būtu jāinterpretē un jāpiemēro, ņemot vērā minētās definīcijas.
- (10) Jo īpaši informācijas elementiem, kas kopā veido IPI datus un jāvāc un pēc tam jānosūta saskaņā ar šo regulu, vajadzētu būt tiem, kuri skaidri un izsmeļoši uzskaitīti Regulā (ES) [IPI robežu pārvaldība]; minētajos informācijas elementos tiktu ietverta gan informācija par katru pasažieri, gan informācija par konkrētā ceļotāja lidojumu. Saskaņā ar šo regulu informācija par robežšķērsošanas vietu, kas izmantota iecelšanai attiecīgās dalībvalsts teritorijā, būtu jāietver šādā lidojumu informācijā tikai attiecīgā gadījumā, t. i., nevis tad, ja IPI dati attiecas uz lidojumiem ES iekšienē.
- (11) Lai pēc iespējas lielākā mērā nodrošinātu konsekventu pieeju gaisa pārvadātāju veiktajai IPI datu vākšanai un nosūtīšanai, šajā regulā izklāstītie noteikumi attiecīgā gadījumā būtu jāsaikā ar Regulā (ES) [IPI robežu pārvaldība] paredzētajiem noteikumiem. Tas jo īpaši attiecas uz noteikumiem par datu kvalitāti, to automatizēto līdzekļu izmantošanu, kurus gaisa pārvadātāji pielieto šādai datu vākšanai, precīzo veidu, kādā gaisa pārvadātājiem ir jānosūta maršrutētājam savāktie IPI dati, un par IPI datu dzēšanu.
- (12) Lai nodrošinātu IPI datu un PDR datu kopīgu apstrādi nolūkā efektīvi apkarot Savienībā terorismu un smagus noziegumus un vienlaikus līdz minimumam samazinātu iejaukšanos pasažieru pamattiesībās, kas aizsargātas saskaņā ar Hartu, Pasažieru informācijas nodaļām vajadzētu būt dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kurām uzticēts saņemt un pēc tam turpmāk apstrādāt, un aizsargāt IPI datus, kas savākti un nosūtīti saskaņā ar šo regulu. Efektivitātes labad un lai līdz minimumam samazinātu jebkādas drošības riskus, maršrutētājam, ko Eiropas Savienības Aģentūra lielapjoma IT sistēmu darbības pārvaldībai brīvības, drošības un tiesiskuma telpā (*eu-*

<sup>29</sup> OV C [...], [...], [...]. lpp.



*LISA*) projektē, izstrādā, mitina un tehniski uztur saskaņā ar Regulu (ES) [IPI robežu pārvaldība], būtu jānosūta attiecīgajām Pasažieru informācijas nodaļām IPI dati, kurus gaisa pārvadātāji savākuši un tam nosūtījuši saskaņā ar šo regulu. Ņemot vērā IPI datus, kas ir persondati, vajadzīgo aizsardzības līmeni, tostarp nepieciešamību nodrošināt attiecīgās informācijas konfidencialitāti, maršrutētājam būtu automatizēti jānosūta IPI dati uz attiecīgajām Pasažieru informācijas nodaļām.

- (13) Attiecībā uz ES ārējiem lidojumiem – tās dalībvalsts Pasažieru informācijas nodaļai, kuras teritorijā lidojumam būs nolaišanās un/vai no kuras teritorijas lidojumam būs izlidošana, būtu jāsaņem no maršrutētāja IPI dati par visiem minētajiem lidojumiem, ņemot vērā to, ka PDR dati par visiem minētajiem lidojumiem tiek vākti saskaņā ar Direktīvu (ES) 2016/681. Maršrutētājam būtu jāidentificē lidojums un atbilstošās Pasažieru informācijas nodaļas, izmantojot informāciju, kas ietverta PDR ieraksta rādītājā – tas ir datu elements, kurš ir kopīgs gan IPI, gan PDR datu kopām un ļauj Pasažieru informācijas nodaļām kopā apstrādāt IPI datus un PDR datus.
- (14) Attiecībā uz ES iekšējiem lidojumiem – saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas (EST) judikatūru un lai nepieļautu nepamatotu iejaukšanos attiecīgajās ar Hartu aizsargātajās pamattiesībās un nodrošinātu atbilstību Savienības tiesību aktu prasībām par personu brīvu pārvietošanos un iekšējās robežkontroles atcelšanu, būtu jāparedz selektīva pieeja. Ņemot vērā to, cik svarīgi ir nodrošināt, ka IPI datus var apstrādāt kopā ar PDR datiem, minētā pieeja būtu jāsaņemo ar Direktīvā (ES) 2016/681 paredzēto pieeju. Minēto iemeslu dēļ IPI dati par iepriekš minētajiem lidojumiem būtu jānosūta no maršrutētāja uz attiecīgajām PIN tikai tad, ja dalībvalstis ir izvēlējušas attiecīgos lidojumus, piemērojot Direktīvas (ES) 2016/681 2. pantu. Kā atgādinājusi EST, izvēles veikšana nozīmē to, ka dalībvalstis ievēro konkrētos pienākumus tikai, cita starpā, attiecībā uz konkrētiem maršrutiem, ceļošanas ieradumiem vai lidostām, un minētā izvēle ir regulāri jāpārskata.
- (15) Lai minēto selektīvo pieeju, kas paredzēta saskaņā ar šo regulu, varētu piemērot ES iekšējiem lidojumiem, dalībvalstīm vajadzētu būt pienākumam sagatavot un iesniegt *eu-LISA* sarakstus ar lidojumiem, kurus tās izvēlējušas, lai *eu-LISA* varētu nodrošināt to, ka tikai par minētajiem lidojumiem tiek nosūtīti IPI dati no maršrutētāja uz attiecīgajām PIN un ka nekavējoties un neatgriezeniski dzēš IPI datus par citiem ES iekšējiem lidojumiem.
- (16) Lai neapdraudētu tādas sistēmas efektivitāti, kura atkarīga no šajā regulā paredzētās IPI datu vākšanas un nosūtīšanas un no PDR datu vākšanas un nosūtīšanas saskaņā ar sistēmu, kas izveidota ar Direktīvu (ES) 2016/681, nolūkā novērst, atklāt, izmeklēt teroristu nodarījumus un smagus noziegumus un saukt pie atbildības par tiem, jo īpaši, ja tiktu radīts noteikumu apiešanas risks, konfidenciali būtu jāapstrādā informācija par to, kurus ES iekšējos lidojumus dalībvalstis ir izvēlējušas. Minētā iemesla dēļ šāda informācija nebūtu jādara zināma gaisa pārvadātājiem un tādēļ būtu jāvāc IPI dati par visiem lidojumiem, uz kuriem attiecas šī regula, tostarp par visiem ES iekšējiem lidojumiem, un tad tie jānosūta maršrutētājam, kur būtu jāveic vajadzīgā izvēle. Turklāt, ja IPI datus vāc par visiem ES iekšējiem lidojumiem, pasažieriem nav zināms, par kuriem izvēlētajiem ES iekšējiem lidojumiem IPI datus – un tādējādi arī PDR datus – nosūta Pasažieru informācijas nodaļām saskaņā ar dalībvalstu veikto novērtējumu. Minētā pieeja nodrošina arī to, ka visas ar minēto izvēli saistītās izmaiņas var tikt veiktas ātri un efektīvi, neradot gaisa pārvadātājiem nepamatotu ekonomisku un darbības slogu.

- (17) Lai nodrošinātu atbilstību pamattiesībām uz persondatu aizsardzību saskaņā ar Regulu (ES) [IPI robežu pārvaldība], ar šo regulu būtu jānosaka datu pārziņi. Lai panāktu efektīvu uzraudzību, nodrošinātu persondatu pienācīgu aizsardzību un līdz minimumam samazinātu ar drošību saistītos riskus, būtu jāparedz arī noteikumi par reģistrāciju, datu apstrādes drošību un pašuzraudzību. Gadījumos, kad minētie noteikumi attiecas uz persondatu apstrādi, tie būtu jāsaprot kā tādi noteikumi, kas papildina vispārpiemērojamus Savienības tiesību aktus par persondatu aizsardzību, jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/679<sup>30</sup>, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/680<sup>31</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1725<sup>32</sup>. Šai regulai nebūtu jāietekmē minētie tiesību akti, kurus arī piemēro persondatu apstrādei saskaņā ar šo regulu atbilstīgi tur izklāstītajiem noteikumiem.
- (18) Ar maršrutētāju, kura izveide un darbība paredzēta saskaņā ar Regulu (ES) [IPI robežu pārvaldība], būtu jāsamazina IPI datu nosūtīšanai vajadzīgo tehnisko savienojumu skaits un tie būtu jāvienkāršo, rezultātā izveidojot ne vairāk kā vienu savienojumu uz vienu gaisa pārvadātāju un vienu PIN. Tāpēc šajā regulā ir noteikts pienākums, saskaņā ar kuru katrai Pasažieru informācijas nodaļai un katram gaisa pārvadātājam jāizveido šāds savienojums ar maršrutētāju un jāpanāk vajadzīgā integrācija ar to, lai nodrošinātu, ka ar šo regulu izveidotā IPI datu nosūtīšanas sistēma var pienācīgi darboties.
- (19) Ņemot vērā Savienības attiecīgās intereses, atbilstīgās izmaksas, kas dalībvalstīm radušās saistībā ar dalībvalstu savienojumiem ar maršrutētāju un integrāciju ar to, kā noteikts šajā regulā, būtu jāsedz no Savienības budžeta, ievērojot piemērojamus tiesību aktus un konkrētus izņēmumus. Izmaksas, uz kurām attiecas minētie izņēmumi, būtu jāsedz katrai attiecīgajai dalībvalstij pašai.
- (20) Saskaņā ar Regulu (ES) 2018/1726 dalībvalstis var uzticēt *eu-LISA* uzdevumu atvieglot savienojamību ar gaisa pārvadātājiem, lai tādējādi palīdzētu dalībvalstīm īstenot Direktīvu (ES) 2016/681, jo īpaši vācot un nosūtot PDR datus ar maršrutētāja starpniecību.
- (21) Nevar izslēgt to, ka ārkārtas apstākļu dēļ un, neraugoties uz visiem saprātīgi iespējamiem pasākumiem, kas veikti saskaņā ar šo regulu un – attiecībā uz maršrutētāju – saskaņā ar Regulu (ES) [IPI robežu pārvaldība], pienācīgi nedarbojas maršrutētājs vai sistēmas, vai infrastruktūra, kura savieno Pasažieru informācijas nodaļas un gaisa pārvadātājus ar maršrutētāju, kā rezultātā tehniski nebūtu iespējams izmantot maršrutētāju IPI datu nosūtīšanai. Ņemot vērā maršrutētāja nepieejamību un to, ka gaisa pārvadātājiem parasti nebūs reālistiski iespējams likumīgā, drošā, efektīvā un ātrā veidā nosūtīt maršrutētāja nepieejamības dēļ skartos IPI datus, izmantojot alternatīvus līdzekļus, gaisa pārvadātāju pienākums nosūtīt šos IPI datus maršrutētājam būtu jāpārtrauc piemērot tik ilgi, kamēr pastāv tehniskā neiespējamība.

<sup>30</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

<sup>31</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/680 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi, ko veic kompetentās iestādes, lai novērstu, izmeklētu, atklātu noziedzīgus nodarījumus vai sauktu pie atbildības par tiem vai izpildītu kriminālsodus, un par šādu datu brīvu apriti, ar ko atceļ Padomes Pamatlēmumu 2008/977/TI (OV L 119, 4.5.2016., 89. lpp.).

<sup>32</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1725 (2018. gada 23. oktobris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Savienības iestādēs, struktūrās, birojos un aģentūrās un par šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 45/2001 un Lēmumu Nr. 1247/2002/EK (OV L 295, 21.11.2018., 39. lpp.).

Lai līdz minimumam samazinātu tehniskās neiespējamības ilgumu un tās rezultātā izraisītās negatīvās sekas, attiecīgajām pusēm šādā gadījumā būtu nekavējoties jāinformē vienu otru un nekavējoties jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai novērstu tehnisko neiespējamību. Šai kārtībai nebūtu jāskar visu iesaistīto pušu pienākumi saskaņā ar šo regulu, proti, nodrošināt to, ka maršrutētājs un attiecīgās sistēmas, un infrastruktūra darbojas pienācīgi, kā arī nebūtu jāskar tas, ka gaisa pārvadātājiem piemēro sodus par minēto pienākumu nepildīšanu, tostarp gadījumos, kad tie cenšas atsaukties uz šo kārtību, ja šādai rīcībai nav pamata. Lai atturētu no šādas ļaunprātīgas rīcības un atvieglotu uzraudzību un – vajadzības gadījumā – sodu piemērošanu, gaisa pārvadātājiem, kuri atsaucas uz šo kārtību tādēļ, ka nedarbojas viņu sistēma un infrastruktūra, par to būtu jāziņo kompetentajai uzraudzības iestādei.

- (22) Lai nodrošinātu, ka gaisa pārvadātāji efektīvi piemēro šīs regulas noteikumus, būtu jāparedz noteikumi par to valsts iestāžu noteikšanu un pilnvarošanu, kuras ir atbildīgas par minēto noteikumu uzraudzību. Šīs regulas noteikumiem par šādu uzraudzību, tostarp – vajadzības gadījumā – par sodu piemērošanu, nebūtu jāskar to uzraudzības iestāžu uzdevumi un pilnvaras, kuras izveidotas saskaņā ar Regulu (ES) 2016/679 un Direktīvu (ES) 2016/680 – arī attiecībā uz persondatu apstrādi saskaņā ar šo regulu.
- (23) Dalībvalstīm būtu jāparedz iedarbīgi, samērīgi un atturoši sodi, tostarp finansiāli sodi, kurus piemēro tiem gaisa pārvadātājiem, kas nepilda savus pienākumus attiecībā uz IPI datu vākšanu un nosūtīšanu saskaņā ar šo regulu.
- (24) Lai pieņemtu pasākumus, kas saistīti ar tehniskajām prasībām un ekspluatācijas noteikumiem par automatizētiem līdzekļiem mašīnlasāmu IPI datu vākšanai, kopīgajiem protokoliem un formātiem, kuri gaisa pārvadātājiem jāizmanto IPI datu nosūtīšanai, tehniskajiem un procedūras noteikumiem par IPI datu nosūtīšanu no maršrutētāja uz Pasažieru informācijas nodaļām un Pasažieru informācijas nodaļu un gaisa pārvadātāju savienojumiem ar maršrutētāju un integrāciju ar to, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu pieņemt aktus attiecīgi attiecībā uz 4., 5., 10. un 11. pantu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu<sup>33</sup>. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (25) Visām ieinteresētajām personām, it īpaši gaisa pārvadātājiem un Pasažieru informācijas nodaļām, būtu jāsniedz pietiekami ilgs laiks, lai veiktu vajadzīgos sagatavošanās darbus savu attiecīgo pienākumu izpildei saskaņā ar šo regulu, ņemot vērā to, ka dažus no minētajiem sagatavošanās darbiem (piemēram, tos, kuri skar pienākumus attiecībā uz savienojumu ar maršrutētāju un integrāciju ar to) var pabeigt tikai tad, kad ir pabeigti maršrutētāja projektēšanas un izstrādes posmi un maršrutētājs sāk darbību. Tāpēc šī regula būtu jāpiemēro tikai no attiecīga datuma, kas ir pēc dienas, kad maršrutētājs sāk darbību, kā precizējusi Komisija saskaņā ar Regulu (ES) [IPI robežu pārvaldība]. Tomēr Komisijai vajadzētu būt iespējai pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar šo regulu jau agrāk, lai nodrošinātu, ka ar šo regulu izveidotā sistēma sāk darboties pēc iespējas agrāk.

<sup>33</sup> OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

- (26) Šīs regulas mērķus, proti, palīdzēt novērst, atklāt, izmeklēt teroristu nodarījumus un smagus noziegumus un saukt pie atbildības par tiem, ņemot vērā attiecīgo nodarījumu starptautisko dimensiju un nepieciešamību sadarboties pārrobežu mērogā, lai efektīvi vērstos pret minētajiem nodarījumiem, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet tos var labāk sasniegt Savienības līmenī. Tāpēc Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (27) Saskaņā ar 1. un 2. pantu Protokolā Nr. 22 par Dānijas nostāju, kas pievienots Līgumam par Eiropas Savienību un Līgumam par Eiropas Savienības darbību, Dānija nepiedalās šīs regulas pieņemšanā, un Dānijai šī regula nav saistoša un nav jāpiemēro.
- (28) [Saskaņā ar 3. pantu Protokolā Nr. 21 par Apvienotās Karalistes un Īrijas nostāju saistībā ar brīvības, drošības un tiesiskuma telpu, kas pievienots Līgumam par Eiropas Savienību un Līgumam par Eiropas Savienības darbību, Īrija ir paziņojusi, ka vēlas piedalīties šīs regulas pieņemšanā un piemērošanā.] VAI [Saskaņā ar 1. un 2. pantu Protokolā Nr. 21 par Apvienotās Karalistes un Īrijas nostāju saistībā ar brīvības, drošības un tiesiskuma telpu, kas pievienots Līgumam par Eiropas Savienību un Līgumam par Eiropas Savienības darbību, un neskarot minētā protokola 4. pantu, Īrija nepiedalās šīs regulas pieņemšanā, un Īrijai šī regula nav saistoša un nav jāpiemēro.]
- (29) Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1725 42. panta 1. punktu ir notikusi apspriešanās ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju, kas [XX] sniedza atzinumu<sup>34</sup>,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

## 1. NODAĻA

### VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI

#### *1. pants*

#### **Priekšmets**

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

- a) to, kā gaisa pārvadātāji vāc iepriekšējas pasažieru informācijas datus ("IPI dati") par ES ārējiem lidojumiem un atsevišķiem ES iekšējiem lidojumiem;
- b) to, kā gaisa pārvadātāji nosūta maršrutētājam IPI datus;
- c) to, kā no maršrutētāja uz Pasažieru informācijas nodaļām ("PIN") nosūta IPI datus par ES ārējiem lidojumiem un atsevišķiem ES iekšējiem lidojumiem.

#### *2. pants*

#### **Piemērošanas joma**

Šo regulu piemēro gaisa pārvadātājiem, kas veic regulārus vai neregulārus ES ārējos lidojumus vai ES iekšējos lidojumus.

---

<sup>34</sup> [OV C ...].

### 3. pants

#### Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- a) “gaisa pārvadātājs” ir gaisa transporta uzņēmums, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/681 3. panta 1. punktā;
- b) “ES ārējie lidojumi” ir visi lidojumi, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/681 3. panta 2. punktā;
- c) “ES iekšējais lidojums” ir ikviens lidojums, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/681 3. panta 3. punktā;
- d) “regulārs lidojums” ir lidojums, kā definēts Regulas (ES) [IPI robežu pārvaldība] 3. panta e) punktā;
- e) “neregulārs lidojums” ir lidojums, kā definēts Regulas (ES) [IPI robežu pārvaldība] 3. panta f) punktā;
- f) “pasažieris” ir jebkura persona, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/681 3. panta 4. punktā;
- g) “apkalpes loceklis” ir jebkura persona, kā definēts Regulas (ES) [IPI robežu pārvaldība] 3. panta h) punktā;
- h) “ceļotājs” ir jebkura persona, kā definēts Regulas (ES) [IPI robežu pārvaldība] 3. panta i) punktā;
- i) “iepriekšējas pasažieru informācijas dati” jeb “IPI dati” ir dati, kā definēts Regulas (ES) [IPI robežu pārvaldība] 3. panta j) punktā;
- j) “pasažieru datu reģistrs” jeb “PDR” ir ikviena pasažiera ceļošanas datu reģistrs, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/681 3. panta 5. punktā;
- k) “Pasažieru informācijas nodaļa” jeb “PIN” ir dalībvalsts izveidota kompetentā iestāde, kas minēta paziņojumos un grozījumos, kurus Komisija publicējusi attiecīgi saskaņā ar Direktīvas (ES) 2016/681 4. panta 1. un 5. punktu;
- l) “teroristu nodarījumi” ir nodarījumi, kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2017/541<sup>35</sup> 3.–12. pantā;
- m) “smagi noziegumi” ir nodarījumi, kā definēts Direktīvas (ES) 2016/681 3. panta 9. punktā;
- n) “maršrutētājs” ir maršrutētājs, kā definēts Regulas (ES) [IPI robežu pārvaldība] 3. panta k) punktā;
- o) “persondati” ir jebkura informācija, kā definēts Regulas (ES) 2016/679 4. panta 1. punktā.

---

<sup>35</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2017/541 (2017. gada 15. marts) par terorisma apkarošanu un ar ko aizstāj Padomes Pamatlēmumu 2002/475/TI un groza Padomes Lēmumu 2005/671/TI (OV L 88, 31.3.2017., 6. lpp.).

## 2. NODAĻA

### IPI DATU APSTRĀDE

#### 4. pants

#### **IPI datu vākšana, nosūtīšana un dzēšana, ko veic gaisa pārvadātāji**

1. Gaisa pārvadātāji par 2. pantā minētajiem lidojumiem vāc ceļotāju IPI datus, lai minētos IPI datus nosūtītu maršrutētājam saskaņā ar 6. punktu. Ja lidojuma kodus kopīgi lieto viens vai vairāki gaisa pārvadātāji, tad pienākums nosūtīt IPI datus ir tam gaisa pārvadātājam, kas veic lidojumu.
2. Gaisa pārvadātāji vāc IPI datus tā, lai IPI dati, kurus tie nosūta saskaņā ar 6. punktu, būtu pareizi, pilnīgi un atjaunināti.
3. Gaisa pārvadātāji vāc Regulas (ES) [IPI robežu pārvaldība] 4. panta 2. punkta a)–d) apakšpunktā minētos IPI datus, izmantojot automatizētus līdzekļus, lai vāktu attiecīgā ceļotāja ceļošanas dokumentā ietvertos mašīnlasāmos datus. Gaisa pārvadātāji to dara saskaņā ar 5. punktā minētajām detalizētajām tehniskajām prasībām un ekspluatācijas noteikumiem, ja šādi noteikumi ir pieņemti un piemērojami.

Tomēr gadījumos, kad šādu automatizētu līdzekļu izmantošana nav iespējama, jo ceļošanas dokumentā nav mašīnlasāmu datu, gaisa pārvadātāji minētos datus vāc manuāli tā, lai nodrošinātu atbilstību 2. punktam.

4. Visi automatizētie līdzekļi, kurus gaisa pārvadātāji izmanto IPI datu vākšanai saskaņā ar šo regulu, ir uzticami, droši un atjaunināti.
5. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 19. pantu pieņemt deleģētos aktus, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot detalizētas tehniskās prasības un ekspluatācijas noteikumus par Regulas (ES) [IPI robežu pārvaldība] 4. panta 2. punkta a)–d) apakšpunktā minēto IPI datu vākšanu, kas tiek veikta ar automatizētiem līdzekļiem saskaņā ar šā panta 3. un 4. punktu.
6. IPI datus, kas savākti saskaņā ar 1. punktu, gaisa pārvadātāji nosūta maršrutētājam, izmantojot elektroniskus līdzekļus. Gaisa pārvadātāji to dara saskaņā ar 9. punktā minētajiem detalizētajiem noteikumiem, ja šādi noteikumi ir pieņemti un piemērojami.
7. Gaisa pārvadātāji nosūta IPI datus gan reģistrācijas brīdī, gan tūlīt pēc iekāpšanas slēgšanas, t. i., kolīdz ceļotāji ir iekāpuši gaisa kuģī pirms izlidošanas un ceļotājiem vairs nav iespējams iekāpt gaisa kuģī vai izkāpt no tā.
8. Neskarot gaisa pārvadātāju iespēju saglabāt un izmantot datus tajos gadījumos, kad tas ir nepieciešams to parastajā uzņēmējdarbības gaitā saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem, gaisa pārvadātāji nekavējoties labo, papildina vai atjaunina, vai neatgriezeniski dzēš attiecīgos IPI datus abās šādās situācijās:
  - a) ja tiem kļūst zināms, ka savāktie IPI dati ir nepareizi, nepilnīgi, vairs nav aktuāli vai ir apstrādāti nelikumīgi, vai ka nosūtītie dati nav IPI dati;
  - b) ja ir pabeigta IPI datu nosūtīšana saskaņā ar 3. punktu.

Ja pēc tam, kad gaisa pārvadātāji pabeiguši datu nosūtīšanu saskaņā ar 6. punktu, tiem kļūst zināma informācija, kas minēta šā punkta pirmās daļas a) apakšpunktā, tie nekavējoties informē Eiropas Savienības Aģentūru lielapjoma IT sistēmu darbības

pārvaldībai brīvības, drošības un tiesiskuma telpā (*eu-LISA*). Pēc šādas informācijas saņemšanas *eu-LISA* nekavējoties informē Pasažieru informācijas nodaļas, kas saņēmušas ar maršrutētāja starpniecību nosūtītos IPI datus.

9. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 19. pantu pieņemt deleģētos aktus, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot vajadzīgos detalizētos noteikumus par kopīgajiem protokoliem un saderīgiem datu formātiem, kas jāizmanto, lai nosūtītu IPI datus 6. punktā minētajam maršrutētājam.

### 5. pants

#### **IPI datu nosūtīšana no maršrutētāja uz Pasažieru informācijas nodaļām**

1. Maršrutētājs nekavējoties un automatizēti nosūta IPI datus, ko gaisa pārvadātāji tam nosūtījuši saskaņā ar 4. pantu, tās dalībvalsts Pasažieru informācijas nodaļām, kuras teritorijā lidojumam būs nolaišanās vai no kuras teritorijas lidojumam būs izlidošana, vai – ES iekšējo lidojumu gadījumā – abu dalībvalstu Pasažieru informācijas nodaļām. Ja lidojumam ir viena vai vairākas starpnosēšanās tādu citu dalībvalstu teritorijā, kuras nav izlidošanas dalībvalstis, tad maršrutētājs nosūta IPI datus Pasažieru informācijas nodaļām visās attiecīgajās dalībvalstīs.

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

Tomēr ES iekšējo lidojumu gadījumā maršrutētājs nosūta minētajai Pasažieru informācijas nodaļai IPI datus tikai par tiem lidojumiem, kas ietverti 2. punktā minētajā sarakstā.

Maršrutētājs nosūta IPI datus saskaņā ar 3. punktā minētajiem detalizētajiem noteikumiem, ja šādi noteikumi ir pieņemti un piemērojami. Dalībvalstis, kas nolemj Direktīvu (ES) 2016/681 piemērot ES iekšējiem lidojumiem saskaņā ar minētās direktīvas 2. pantu, izveido attiecīgo ES iekšējo lidojumu sarakstu un līdz šīs regulas piemērošanas dienai, kura minēta 21. panta otrajā daļā, iesniedz minēto sarakstu *eu-LISA*. Minētās dalībvalstis saskaņā ar iepriekš minētās direktīvas 2. pantu regulāri pārskata un vajadzības gadījumā atjaunina minētos sarakstus, un nekavējoties iesniedz *eu-LISA* jebkādus šādus atjauninātus sarakstus. Minētajos sarakstos ietverto informāciju apstrādā konfidenciāli.

3. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 19. pantu pieņemt deleģētos aktus, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot vajadzīgos detalizētos tehniskos un procedūras noteikumus par IPI datu nosūtīšanu no 1. punktā minētā maršrutētāja.

## 3. NODAĻA

### **REĢISTRĀCIJA, PERSONDATU AIZSARDZĪBA UN DROŠĪBA**

#### 6. pants

##### **Reģistra ierakstu glabāšana**

1. Gaisa pārvadātāji izveido reģistra ierakstus par visām apstrādes darbībām, kas saskaņā ar šo regulu veiktas, izmantojot 4. panta 3. punktā minētos automatizētos līdzekļus. Minētie reģistra ieraksti ietver IPI datu nosūtīšanas datumu, laiku un vietu.

2. Šā panta 1. punktā minētos reģistra ierakstus izmanto tikai tam, lai nodrošinātu IPI datu drošību un integritāti un apstrādes likumību, jo īpaši attiecībā uz atbilstību šajā regulā noteiktajām prasībām, tostarp procedūrām, ar kurām atbilstīgi 15. un 16. pantam nosaka sodus par minēto prasību pārkāpumiem.
3. Gaisa pārvadātāji veic pienācīgus pasākumus, lai reģistra ierakstus, kurus tie izveidojuši saskaņā ar 1. punktu, aizsargātu pret neatļautu piekļuvi un citiem drošības apdraudējumiem.
4. Gaisa pārvadātāji reģistra ierakstus, kurus tie izveidojuši saskaņā ar 1. punktu, glabā vienu gadu no minēto reģistra ierakstu izveides brīža. Pēc minētā termiņa beigām gaisa pārvadātāji nekavējoties un neatgriezeniski dzēš minētos reģistra ierakstus.

Tomēr gadījumos, kad minētie reģistra ieraksti ir vajadzīgi procedūrām, ar kurām uzrauga vai nodrošina IPI datu drošību un integritāti vai apstrādes darbību likumību, kā minēts 2. punktā, un minētās procedūras jau ir uzsāktas pirms šā punkta pirmajā daļā minētā termiņa beigām, tad gaisa pārvadātāji var glabāt minētos reģistra ierakstus tik ilgi, cik nepieciešams minētajām procedūrām. Šādā gadījumā gaisa pārvadātāji nekavējoties dzēš minētos reģistra ierakstus, tiklīdz tie vairs nav vajadzīgi minētajām procedūrām.

#### *7. pants*

##### **Persondatu pārziņi**

Pasažieru informācijas nodaļas ir pārziņi Direktīvas (ES) 2016/680 3. panta 8. punkta nozīmē attiecībā uz IPI datu, kas saskaņā ar šo regulu ir persondati, apstrādi ar maršrutētāja starpniecību, tostarp attiecībā uz minēto datu nosūtīšanu un tehnisku iemeslu dēļ veikto glabāšanu maršrutētājā.

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

#### *8. pants*

##### **Drošība**

Pasažieru informācijas nodaļas un gaisa pārvadātāji nodrošina to IPI datu, jo īpaši IPI datu, kas ir persondati, drošību, kurus tie apstrādā saskaņā ar šo regulu.

Pasažieru informācijas nodaļas un gaisa pārvadātāji saskaņā ar to attiecīgajiem pienākumiem un atbilstīgi Savienības tiesību aktiem sadarbojas savā starpā un ar *eu-LISA*, lai nodrošinātu šādu drošību.

#### *9. pants*

##### **Pašuzraudzība**

Gaisa pārvadātāji un Pasažieru informācijas nodaļas uzrauga atbilstību saviem attiecīgajiem pienākumiem saskaņā ar šo regulu, jo īpaši attiecībā uz IPI datu, kas ir persondati, apstrādi, tostarp bieži pārbaudot reģistra ierakstus saskaņā ar 7. pantu.



#### 4. NODAĻA

### AR MARŠRUTĒTĀJU SAISTĪTIE JAUTĀJUMI

#### *10. pants*

#### **Pasažieru informācijas nodaļu savienojumi ar maršrutētāju**

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

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

2. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 19. pantu pieņemt deleģētos aktus, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot vajadzīgos detalizētos noteikumus par savienojumiem ar 1. punktā minēto maršrutētāju un integrāciju ar to.

#### *11. pants*

#### **Gaisa pārvadātāju savienojumi ar maršrutētāju**

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

Gaisa pārvadātāji nodrošina, ka savienojums ar maršrutētāju un integrācija ar maršrutētāju ļauj tiem likumīgā, drošā, efektīvā un ātrā veidā nosūtīt IPI datus, kā arī apmainīties ar paziņojumiem, kas saistīti ar minēto nosūtīšanu.

2. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 19. pantu pieņemt deleģētos aktus, ar kuriem papildina šo regulu, nosakot vajadzīgos detalizētos noteikumus par savienojumiem ar 1. punktā minēto maršrutētāju un integrāciju ar to.

#### *12. pants*

#### **Dalībvalstu izmaksas**

1. Izmaksas, kas dalībvalstīm radušās saistībā ar 10. pantā minētajiem dalībvalstu savienojumiem ar maršrutētāju un integrāciju ar to, sedz no Savienības vispārējā budžeta.

Tomēr netiek iekļautas šādas izmaksas, ko sedz dalībvalstis:

- a) projektu pārvaldības izmaksas, tostarp sanāksmju, komandējumu un biroju izmaksas;
- b) izmaksas par valsts mēroga informācijas tehnoloģiju (IT) sistēmu mitināšanu, tostarp izmaksas par telpām, īstenošanu, elektroenerģiju un dzesēšanu;
- c) valsts mēroga IT sistēmu ekspluatācijas izmaksas, tostarp operatoru un atbalsta līgumu izmaksas;
- d) izmaksas par valsts mēroga komunikācijas tīklu projektēšanu, izstrādi, ieviešanu, ekspluatāciju un uzturēšanu.

2. Dalībvalstis sedz arī izmaksas, ko rada dalībvalstu savienojumu ar maršrutētāju un integrācijas ar to administrēšana, izmantošana un uzturēšana.

### 13. pants

#### **Rīcība gadījumā, kad tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju**

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

Laikposmā starp minētajiem paziņojumiem nepiemēro 4. panta 6. punktu, ja tehniskās neiespējamības dēļ IPI datus nav iespējams nosūtīt maršrutētājam. Ja tas tā ir, attiecīgajiem IPI datiem minētajā laikposmā nepiemēro arī 4. panta 1. punktu.

2. Ja 10. pantā minēto kādas dalībvalsts sistēmu vai infrastruktūras atteices dēļ tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju, lai nosūtītu IPI datus, tad minētās dalībvalsts Pasažieru informācijas nodaļa nekavējoties automatizēti informē gaisa pārvadātājus, pārējās Pasažieru informācijas nodaļas, *eu-LISA* un Komisiju par minēto tehnisko neiespējamību. Šādā gadījumā minētā dalībvalsts nekavējoties veic pasākumus, lai novērstu to, ka maršrutētāju tehniski nav iespējams izmantot, un nekavējoties informē minētās puses par sekmīgu tehniskās neiespējamības novēršanu.

Laikposmā starp minētajiem paziņojumiem nepiemēro 4. panta 6. punktu, ja tehniskās neiespējamības dēļ IPI datus nav iespējams nosūtīt maršrutētājam. Ja tas tā ir, attiecīgajiem IPI datiem minētajā laikposmā nepiemēro arī 4. panta 1. punktu.

3. Ja 11. pantā minēto kāda gaisa pārvadātāja sistēmu vai infrastruktūras atteices dēļ tehniski nav iespējams izmantot maršrutētāju, lai nosūtītu IPI datus, tad minētais gaisa pārvadātājs nekavējoties automatizēti informē Pasažieru informācijas nodaļas, *eu-LISA* un Komisiju par minēto tehnisko neiespējamību. Šādā gadījumā minētais gaisa pārvadātājs nekavējoties veic pasākumus, lai novērstu to, ka maršrutētāju tehniski nav iespējams izmantot, un nekavējoties informē minētās puses par sekmīgu tehniskās neiespējamības novēršanu.

Laikposmā starp minētajiem paziņojumiem nepiemēro 4. panta 6. punktu, ja tehniskās neiespējamības dēļ IPI datus nav iespējams nosūtīt maršrutētājam. Ja tas tā ir, attiecīgajiem IPI datiem minētajā laikposmā nepiemēro arī 4. panta 1. punktu.

Ja tehniskā neiespējamība ir sekmīgi novērsta, tad attiecīgais gaisa pārvadātājs nekavējoties iesniedz 15. pantā minētajai kompetentajai valsts uzraudzības iestādei ziņojumu, kurā ietverta visa vajadzīgā informācija par tehnisko neiespējamību, tostarp par tehniskās neiespējamības cēloņiem, tās apmēru un sekām, kā arī pasākumiem, kas veikti tās novēršanai.

### 14. pants

#### **Ar maršrutētāju saistītā atbildība**

Ja sakarā ar to, ka kāda dalībvalsts vai gaisa pārvadātājs nav ievērojuši savus pienākumus saskaņā ar šo regulu, ir nodarīts kaitējums maršrutētājam, minētā dalībvalsts vai gaisa pārvadātājs ir atbildīgi par šādu kaitējumu, izņemot gadījumu, kad un ciktāl *eu-LISA* nav veikusi saprātīgus pasākumus, lai kaitējumu novērstu vai mazinātu tā sekas.

5. NODAĻA  
**UZRAUDZĪBA, SODI UN ROKASGRĀMATA**

*15. pants*

**Valsts uzraudzības iestāde**

1. Dalībvalstis izraugās vienu vai vairākas valsts uzraudzības iestādes, kas ir atbildīgas par to, lai uzraudzītu, kā gaisa pārvadātāji to teritorijā piemēro šīs regulas noteikumus, un par minēto noteikumu ievērošanas nodrošināšanu.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka valsts uzraudzības iestādēm ir visi nepieciešamie līdzekļi un visas vajadzīgās izmeklēšanas un izpildes panākšanas pilnvaras, lai tās varētu veikt savus uzdevumus saskaņā ar šo regulu, tostarp vajadzības gadījumā piemērojot 16. pantā minētos sodus. Dalībvalstis paredz detalizētus noteikumus par minēto uzdevumu veikšanu un minēto pilnvaru īstenošanu, nodrošinot to, ka uzdevumu veikšana un pilnvaru īstenošana ir iedarbīga, samērīga un atturoša un ka tai piemēro aizsardzības pasākumus, kas atbilst Savienības tiesību aktos garantētajām pamattiesībām.
3. Dalībvalstis līdz šīs regulas piemērošanas dienai, kas minēta 21. panta otrajā daļā, paziņo Komisijai to iestāžu nosaukumus un kontaktinformāciju, kuras tās izraudzījušās saskaņā ar 1. punktu, kā arī detalizētus noteikumus, ko tās paredzējušas saskaņā ar 2. punktu. Tās nekavējoties paziņo Komisijai par jebkādam vēlāk veiktām izmaiņām vai grozījumiem minētajā informācijā.
4. Šis pants neskar Regulas (ES) 2016/679 51. pantā un Direktīvas (ES) 2016/680 41. pantā minēto uzraudzības iestāžu pilnvaras.

*16. pants*

**Sodi**

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

Dalībvalstis līdz šīs regulas piemērošanas dienai, kas minēta 21. panta otrajā daļā, paziņo Komisijai par minētajiem noteikumiem un pasākumiem un nekavējoties paziņo tai par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kuri tos ietekmē.

*17. pants*

**Praktiskā rokasgrāmata**

Komisija, cieši sadarbojoties ar Pasažieru informācijas nodaļām, dalībvalstu citām attiecīgajām iestādēm, gaisa pārvadātājiem un attiecīgajām Savienības aģentūrām, sagatavo un dara publiski pieejamu praktisku rokasgrāmatu, kurā ietvertas pamatnostādnes, ieteikumi un paraugprakse šīs regulas īstenošanai.

Praktiskajā rokasgrāmatā ņem vērā attiecīgās jau esošās rokasgrāmatas.

Komisija praktisko rokasgrāmatu pieņem ieteikuma veidā.

## 6. NODAĻA

### SAISTĪBA AR CITIEM ESOŠAJIEM TIESĪBU AKTIEM

#### 18. pants

#### Grozījumi Regulā (ES) 2019/818

Regulas 39. panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem punktiem:

“1. Izveido centrālu ziņošanas un statistikas repozitoriju (*CRRS*), lai saskaņā ar attiecīgajiem tiesību instrumentiem, kas reģlamentē *SIS*, *Eurodac* un *ECRIS-TCN*, atbalstītu minēto sistēmu mērķus un lai politikas, operatīvos un datu kvalitātes nolūkos nodrošinātu vairākas sistēmas aptverošus statistikas datus un analītiskus ziņojumus. *CRRS* atbalsta arī Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) .../...\* [*šī regula*] mērķus.”

\* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) [numurs] [datums] [oficiāli pieņemtais nosaukums] (OV L ...);

“2. *eu-LISA* savos tehniskajos centros izveido, ievieš un mitina *CRRS*, kurā ietverti dati un statistika, kas minēti Regulas (ES) 2018/1862 74. pantā un Regulas (ES) 2019/816 32. pantā un kas ir loģiski nodalīti atbilstoši ES informācijas sistēmai. *eu-LISA* vāc arī datus un statistiku no maršrutētāja, kas minēts Regulas (ES) .../...\* [*šī regula*] 13. panta 1. punktā. Iestādēm, kas minētas Regulas (ES) 2018/1862 74. pantā, Regulas (ES) 2019/816 32. pantā un Regulas (ES) .../... [*šī regula*] 13. panta 1. punktā, piešķir piekļuvi *CRRS* tikai pārskatu un statistikas vajadzībām, izmantojot kontrolētu, drošu piekļuvi un īpašus lietotāju profilus.”

## 7. NODAĻA

### NOBEIGUMA NOTEIKUMI

#### 19. pants

#### Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 4. panta 5. un 9. punktā, 5. panta 3. punktā, 10. panta 2. punktā un 11. panta 2. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no [*regulas pieņemšanas diena*]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 4. panta 5. un 9. punktā, 5. panta 3. punktā, 10. panta 2. punktā un 11. panta 2. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

## 20. pants

### Uzraudzība un izvērtēšana

1. Līdz [četri gadi pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas] un pēc tam reizi četros gados Komisija sagatavo ziņojumu, kurā ietverts šīs regulas vispārējs izvērtējums, tostarp novērtējums par:
  - a) šīs regulas piemērošanu;
  - b) to, cik lielā mērā šī regula ir sasniegusi savus mērķus;
  - c) šīs regulas ietekmi uz pamattiesībām, kas aizsargātas saskaņā ar Savienības tiesību aktiem;
  - d) Komisija izvērtēšanas ziņojumu iesniedz Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājam un Eiropas Pamattiesību aģentūrai. Ņemot vērā veikto izvērtējumu, Komisija vajadzības gadījumā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei leģislatīvā akta priekšlikumu, ar ko paredz grozīt šo regulu.
2. Dalībvalstis un gaisa pārvadātāji pēc pieprasījuma sniedz Komisijai informāciju, kas vajadzīga, lai sagatavotu 1. punktā minēto ziņojumu. Tomēr dalībvalstis var atturēties no šādas informācijas sniegšanas, ja un ciktāl tas nepieciešams, lai neatklātu konfidenciālas darba metodes vai neapdraudētu notiekošu izmeklēšanu, ko veic šo dalībvalstu Pasažieru informācijas nodaļas vai citas tiesībaizsardzības iestādes. Komisija nodrošina, ka visa sniegtā konfidenciālā informācija ir pienācīgi aizsargāta.

## 21. pants

### Stāšanās spēkā un piemērošana

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

To piemēro pēc diviem gadiem no dienas, kad maršrutētājs sāk darbību, kā precizējusi Komisija saskaņā ar Regulas (ES) [IPI robežu pārvaldība] 27. pantu.

Tomēr 4. panta 5. un 9. punktu, 5. panta 3. punktu, 10. panta 2. punktu, 11. panta 2. punktu un 19. pantu piemēro no [šīs regulas spēkā stāšanās diena].

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

*Eiropas Parlamenta vārdā –  
priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā –  
priekšsēdētājs*

## **TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS**

Šā priekšlikuma finansiālā ietekme ir izklāstīta kopīgajā tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskatā, kas pievienots priekšlikumam Regulai (ES) [IPI robežu pārvaldība].