



2025/13

8.1.2025

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2025/13**

**z dnia 19 grudnia 2024 r.**

**w sprawie gromadzenia i przekazywania danych pasażera przekazywanych przed podróżą w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania oraz w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/818**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 82 ust. 1 lit. d) i art. 87 ust. 2 lit. a),

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Międzynarodowy wymiar poważnej przestępczości i zorganizowanej przestępczości oraz ciągle zagrożenie atakami terrorystycznymi na terytorium europejskim wymagają działań na szczeblu Unii w celu przyjęcia odpowiednich środków, aby zapewnić bezpieczeństwo w przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości bez granic wewnętrznych. Informacje na temat pasażerów lotniczych, takie jak dane dotyczące przelotu pasażera (PNR), a w szczególności dane pasażera przekazywane przed podróżą (API), są niezbędne do identyfikacji pasażerów stanowiących zagrożenie, w tym tych, którzy nie są w inny sposób znani organom ścigania, do identyfikacji powiązań między członkami grup przestępczych i do przeciwdziałania działalności terrorystycznej.
- (2) Dyrektywa Rady 2004/82/WE <sup>(3)</sup> ustanawia ramy prawne gromadzenia i przekazywania danych API przez przewoźników lotniczych w celu poprawy kontroli granicznej i zwalczania nielegalnej imigracji, a zarazem stanowi, że państwa członkowskie mogą wykorzystywać dane API do celów ochrony porządku publicznego. Samo stworzenie takiej możliwości prowadzi jednak do powstania szeregu luk i niedociągnięć. W szczególności oznacza to, że dane API nie są systematycznie gromadzone i przekazywane przez przewoźników lotniczych do celów ochrony porządku publicznego. Możliwość wykorzystywania danych API do celów ochrony porządku publicznego oznacza również, że gdy państwa członkowskie korzystają z tej możliwości, przewoźnicy lotniczy mają do czynienia z rozbieżnymi wymogami prawa krajowego dotyczącymi tego, kiedy i w jaki sposób należy gromadzić i przekazywać dane API do tych celów. Rozbieżności te nie tylko prowadzą do niepotrzebnych kosztów i komplikacji dla przewoźników lotniczych, ale także negatywnie wpływają na bezpieczeństwo wewnętrzne Unii i skuteczną współpracę między właściwymi organami ścigania państw członkowskich. Ponadto, ze względu na odmienny charakter celów związanych z ułatwianiem kontroli granicznych i z ochroną porządku publicznego, należy ustanowić odrębne ramy prawne dotyczące gromadzenia i przekazywania danych API dla każdego z tych celów.
- (3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/681 <sup>(4)</sup> ustanawia przepisy dotyczące wykorzystywania danych PNR w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania. Zgodnie z tą dyrektywą państwa członkowskie mają przyjmując środki niezbędne do tego, by przewoźnicy lotniczy przekazywali zgromadzone dane PNR, w tym dane API, ustanowionej na podstawie tej dyrektywy krajowej jednostce do spraw informacji o pasażerach (JIP) w zakresie, w jakim już gromadzą takie dane w ramach swojej normalnej działalności. W związku z tym dyrektywa ta nie zapewnia gromadzenia i przekazywania danych API we wszystkich przypadkach, ponieważ przewoźnicy lotniczy nie mają żadnego powodu związanego ze swoją działalnością, by gromadzić pełny zbiór takich danych. Należy zapewnić, by JIP otrzymywały dane API wraz z danymi PNR, ponieważ wspólne przetwarzanie takich danych jest niezbędne, aby właściwe organy państw członkowskich mogły skutecznie zapobiegać przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, wykrywać je, prowadzić postępowania przygotowawcze w ich sprawie i je ścigać. W szczególności takie wspólne przetwarzanie pozwala na dokładną identyfikację pasażerów, którzy mogą wymagać dalszego sprawdzenia przez te organy zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami. Dyrektywa ta ponadto nie precyzuje szczegółowo, które informacje stanowią dane API.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 228 z 29.6.2023, s. 97.

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 25 kwietnia 2024 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 12 grudnia 2024 r.

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Rady 2004/82/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (Dz.U. L 261 z 6.8.2004, s. 24).

<sup>(4)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/681 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR) w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 132).

Z tych powodów należy ustanowić przepisy uzupełniające zobowiązujące przewoźników lotniczych do gromadzenia, a następnie przekazywania określonego zbioru danych API, które to wymogi powinny mieć zastosowanie w zakresie, w jakim przewoźnicy lotniczy są na podstawie tej dyrektywy zobowiązani do gromadzenia i przekazywania danych PNR w odniesieniu do tego samego lotu.

- (4) Konieczne jest zatem ustanowienie jasnych, zharmonizowanych i skutecznych przepisów na poziomie Unii dotyczących gromadzenia i przekazywania danych API do celów zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania.
- (5) Biorąc pod uwagę ścisły związek między obydwooma aktami, niniejsze rozporządzenie należy rozumieć jako uzupełnienie przepisów przewidzianych w dyrektywie (UE) 2016/681, z uwzględnieniem ich wykładni przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE). Dlatego dane API należy gromadzić i przekazywać wyłącznie na podstawie niniejszego rozporządzenia zgodnie z wprowadzonymi w nim szczegółowymi wymogami, w tym wymogami określającymi, w jakich sytuacjach i w jaki sposób należy to robić. Przepisy wspomnianej dyrektywy mają jednak zastosowanie do kwestii, które nie zostały wyraźnie objęte niniejszym rozporządzeniem – zwłaszcza jeśli chodzi o przepisy regulujące późniejsze przetwarzanie danych API otrzymanych przez JIP, wymianę informacji między państwami członkowskimi, warunki dostępu Agencji Unii Europejskiej ds. Współpracy Organów Ścigania (Europol) oraz przekazywanie do państw trzecich, zatrzymywanie i depersonalizację, a także ochronę danych osobowych. W zakresie, w jakim przepisy te mają zastosowanie, zastosowanie mają również przepisy tej dyrektywy dotyczące kar i krajowych organów nadzorczych. Niniejsze rozporządzenie nie powinno naruszać tych przepisów i w związku z tym powinno w szczególności pozostawać bez uszczerbku dla wymogów i zabezpieczeń mających zastosowanie do przetwarzania danych API przez JIP.
- (6) Gromadzenie i przekazywanie danych API ma wpływ na prywatność osób fizycznych i wiąże się z przetwarzaniem ich danych osobowych. Aby zapewnić pełne przestrzeganie ich praw podstawowych, w szczególności prawa do poszanowania życia prywatnego i prawa do ochrony danych osobowych, zgodnie z Kartą praw podstawowych Unii Europejskiej (zwanej dalej „Kartą”) należy przewidzieć odpowiednie ograniczenia i zabezpieczenia. Na przykład przetwarzanie danych API, w szczególności danych API stanowiących dane osobowe, powinno bezwzględnie ograniczać się do tego, co jest konieczne i proporcjonalne do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia. Ponadto należy zadbać o to, aby przetwarzanie danych API gromadzonych i przekazywanych na podstawie niniejszego rozporządzenia nie prowadziło do jakiegokolwiek formy dyskryminacji zakazanej w Kartcie.
- (7) Ze względu na uzupełniający charakter niniejszego rozporządzenia w stosunku do dyrektywy (UE) 2016/681 obowiązki przewoźników lotniczych wynikające z niniejszego rozporządzenia powinny mieć zastosowanie do wszystkich lotów, w odniesieniu do których państwa członkowskie muszą wymagać od przewoźników lotniczych przekazywania danych PNR na podstawie dyrektywy (UE) 2016/681, niezależnie od miejsca siedziby przewoźników lotniczych wykonujących te loty. Powinno to dotyczyć lotów zarówno regularnych, jak i nieregularnych, a także zarówno między państwami członkowskimi a państwami trzecimi (loty pozaunijne), jak i między państwami członkowskimi (loty wewnątrzunijne), pod warunkiem że w przypadku takich lotów wewnątrzunijnych miejsca odlotu, przylotu lub przerwy w podróży znajdują się na terytorium co najmniej jednego państwa członkowskiego, które powiadomiło o swojej decyzji o stosowaniu dyrektywy (UE) 2016/681 do lotów wewnątrzunijnych zgodnie z art. 2 ust. 1 tej dyrektywy oraz z orzecznictwem TSUE. Co się tyczy lotów wewnątrzunijnych objętych niniejszym rozporządzeniem, takie ukierunkowane podejście, przyjęte w ramach wykonywania art. 2 dyrektywy (UE) 2016/681 i skoncentrowane na względach związanych ze skutecznym egzekwowaniem prawa, powinno być również wymagane z uwagi na potrzebę zapewnienia zgodności z wymogami prawa Unii odnoszącymi się do konieczności i proporcjonalności przetwarzania danych, do swobodnego przepływu osób oraz do zniesienia kontroli na granicach wewnętrznych. Gromadzenie danych z innych operacji cywilnych statków powietrznych, np. z lotów szkoleniowych, lotów medycznych i lotów awaryjnych, a także z lotów wojskowych, nie jest objęte zakresem niniejszego rozporządzenia. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla gromadzenia danych z takich lotów zgodnie z przepisami prawa krajowego zgodnymi z prawem Unii. Komisja powinna ocenić wykonalność unijnego systemu zobowiązującego operatorów lotów prywatnych do gromadzenia i przekazywania danych pasażerów lotniczych.
- (8) Obowiązki przewoźników lotniczych dotyczące gromadzenia i przekazywania danych API na podstawie niniejszego rozporządzenia powinny obejmować wszystkich pasażerów i członków załóg lotów do Unii, pasażerów w tranzyście, których cel podróży znajduje się poza Unią, a także członków załogi niepełniących służby, którzy znajdują się na pokładzie z polecenia przewoźnika lotniczego w związku z ich obowiązkami.
- (9) W związku z tym, ponieważ dyrektywa (UE) 2016/681 nie obejmuje lotów krajowych, w przypadku których miejsca odlotu i przylotu znajdują się na terytorium tego samego państwa członkowskiego, bez przerwy w podróży na terytorium innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, a także zważywszy na ponadnarodowy wymiar przestępstw terrorystycznych i poważnej przestępczości objętych niniejszym rozporządzeniem, loty takie również nie powinny być objęte niniejszym rozporządzeniem. Niniejszego rozporządzenia nie należy rozumieć w ten sposób, że wpływa ono na możliwość nałożenia przez państwa członkowskie, na podstawie ich prawa

krajowego i zgodnie z prawem Unii, obowiązków na przewoźników lotniczych w zakresie gromadzenia i przekazywania danych API w odniesieniu do takich lotów krajowych.

- (10) Ze względu na ścisły związek między odpowiednimi aktami prawnymi Unii oraz w celu zapewnienia spójności definicje zawarte w niniejszym rozporządzeniu powinny być, w stosownych przypadkach, dostosowane do definicji określonych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/681 i rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/12 <sup>(5)</sup>.
- (11) W szczególności informacje stanowiące łącznie dane API – które mają być gromadzone, a następnie przekazywane na podstawie niniejszego rozporządzenia – powinny być wymienione jasno i wyczerpująco i obejmować zarówno informacje dotyczące każdego pasażera i członka załogi, jak i informacje o ich locie. Na podstawie niniejszego rozporządzenia i zgodnie ze standardami międzynarodowymi takie informacje o locie powinny obejmować informacje o miejscu pasażera na pokładzie i o bagażu, jeżeli takie informacje są dostępne, oraz informacje na temat przejścia granicznego przylotu na terytorium danego państwa członkowskiego wyłącznie w stosownych przypadkach – nie wtedy, gdy dane API odnoszą się do lotów wewnątrzunijnych. Jeżeli informacje o bagażu lub o miejscu pasażera na pokładzie są dostępne w innych systemach informatycznych, którymi dysponuje przewoźnik lotniczy, jego obsługa naziemna, jego dostawca systemu lub władze portu lotniczego, przewoźnicy lotniczy powinni włączyć te informacje do danych API przekazywanych do JIP. Dane API zdefiniowane i uregulowane w niniejszym rozporządzeniu nie obejmują danych biometrycznych.
- (12) Aby umożliwić podróżowanie bez dokumentu podróży, jeżeli państwa członkowskie zezwalają na taką praktykę w prawie krajowym zgodnie z prawem Unii, w tym na podstawie umowy międzynarodowej, państwo członkowskie powinno móc zobowiązać przewoźników lotniczych, by zapewniali pasażerom możliwość dobrowolnego przesyłania danych API w sposób zautomatyzowany oraz przechowywania takich danych przez przewoźnika lotniczego na potrzeby ich przekazania do celów przyszłych lotów.
- (13) Aby umożliwić elastyczność i innowacyjność, należy zasadniczo pozostawić każdemu przewoźnikowi lotniczemu decyzję, w jaki sposób wypełnia on swoje obowiązki w zakresie gromadzenia danych API wynikające z niniejszego rozporządzenia, z uwzględnieniem różnych rodzajów przewoźników lotniczych określonych w niniejszym rozporządzeniu, modeli biznesowych poszczególnych przewoźników, w tym terminów odpraw, oraz współpracy z portami lotniczymi. Mając jednak na uwadze fakt, że istnieją odpowiednie rozwiązania technologiczne umożliwiające automatyczne gromadzenie niektórych danych API przy jednoczesnym zapewnieniu, aby dane te były dokładne, kompletne i aktualne, a także uwzględniając korzyści wynikające z zastosowania takiej technologii pod względem skuteczności i wydajności, przewoźnicy lotniczy powinni być zobowiązani do gromadzenia takich danych API w sposób zautomatyzowany przez odczytywanie informacji z danych nadających się do odczytu maszynowego w dokumencie podróży. Jeżeli wykorzystanie takich zautomatyzowanych sposobów nie jest technicznie możliwe ze względu na wyjątkowe okoliczności, przewoźnicy lotniczy powinni wyjątkowo gromadzić dane API manualnie, w ramach odprawy przez internet albo odprawy w porcie lotniczym, w taki sposób, aby wywiązać się z obowiązków spoczywających na nich na podstawie niniejszego rozporządzenia.
- (14) Gromadzenie danych API w sposób zautomatyzowany powinno być ściśle ograniczone do danych alfanumerycznych zawartych w dokumencie podróży i nie powinno prowadzić do gromadzenia pochodzących z niego jakichkolwiek danych biometrycznych. Ponieważ gromadzenie danych API jest częścią odprawy, zarówno przez internet, jak i w porcie lotniczym, niniejsze rozporządzenie nie zawiera obowiązku sprawdzania przez przewoźników lotniczych dokumentu podróży pasażera w chwili wejścia na pokład. Przestrzeganie niniejszego rozporządzenia nie obejmuje obowiązku posiadania przez pasażerów dokumentu podróży w chwili wejścia na pokład. Powinno to pozostawać bez uszczerbku dla obowiązków wynikających z innych aktów prawa Unii lub z przepisów prawa krajowego zgodnych z prawem Unii.
- (15) Gromadzenie danych API z dokumentów podróży powinno być również spójne z normami ICAO dotyczącymi dokumentów podróży nadających się do odczytu maszynowego, włączonymi do prawa Unii rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1157 <sup>(6)</sup>, rozporządzeniem Rady (WE) nr 2252/2004 <sup>(7)</sup> oraz dyrektywą Rady (UE) 2019/997 <sup>(8)</sup>.
- (16) Aby uniknąć konieczności nawiązywania i utrzymywania przez przewoźników lotniczych wielu połączeń z JIP państw członkowskich w celu przekazywania danych API gromadzonych na podstawie niniejszego rozporządzenia, i w ten sposób uniknąć związanego z tym braku efektywności i ryzyka dla bezpieczeństwa, należy ustanowić jeden router, opracowany i obsługiwany na poziomie Unii zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i rozporządzeniem (UE) 2025/12, który służy jako punkt połączenia i dystrybucji do celów przekazywania danych API. Ze względów efektywności i opłacalności router powinien – w zakresie, w jakim jest to technicznie możliwe i w pełnej zgodności

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/12 z dnia 19 grudnia 2024 r. w sprawie gromadzenia i przekazywania danych pasażera przekazywanych przed podróżą w celu usprawnienia i ułatwienia odpraw na granicach zewnętrznych, zmiany rozporządzeń (UE) 2018/1726 i (UE) 2019/817 oraz uchylecia dyrektywy Rady 2004/82/WE (Dz.U. L, 2025/12, 8.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/12/oj>).

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1157 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie poprawy zabezpieczeń dowodów osobistych obywateli Unii i dokumentów pobytowych wydawanych obywatelom Unii i członkom ich rodzin korzystającym z prawa do swobodnego przemieszczania się (Dz.U. L 188 z 12.7.2019, s. 67).

<sup>(7)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 2252/2004 z dnia 13 grudnia 2004 r. w sprawie norm dotyczących zabezpieczeń i danych biometrycznych w paszportach i dokumentach podróży wydawanych przez państwa członkowskie (Dz.U. L 385 z 29.12.2004, s. 1).

<sup>(8)</sup> Dyrektywa Rady (UE) 2019/997 z dnia 18 czerwca 2019 r. ustanawiająca unijny tymczasowy dokument podróży oraz uchylająca decyzję 96/409/WPZiB (Dz.U. L 163 z 20.6.2019, s. 1).

z przepisami niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) 2025/12 – opierać się na elementach technicznych pochodzących z innych odpowiednich systemów utworzonych na podstawie prawa Unii, w szczególności na usłudze sieciowej, o której mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2226<sup>(9)</sup>, portalu dla przewoźników, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1240<sup>(10)</sup>, i portalu dla przewoźników, o którym mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 767/2008<sup>(11)</sup>. Aby ograniczyć wpływ na przewoźników lotniczych i zapewnić zharmonizowane podejście do przewoźników lotniczych, Agencja Unii Europejskiej ds. Zarządzania Operacyjnego Wielkoskalowymi Systemami Informatycznymi w Przestrzeni Wolności, Bezpieczeństwa i Sprawiedliwości (eu-LISA) ustanowiona rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1726<sup>(12)</sup> powinna zaprojektować router, w miarę możliwości technicznych i operacyjnych, w sposób spójny i zgodny z obowiązkami przewoźników lotniczych określonych w rozporządzeniach (WE) nr 767/2008, (UE) 2017/2226 i (UE) 2018/1240.

- (17) Aby umożliwić odczytywanie danych PNR przez JIP oraz zapewnić właściwe funkcjonowanie ich systemów PNR, wiadomości cyfrowe wysyłane przez przewoźnika lotniczego, zawierające dane dotyczące przelotu co najmniej jednego pasażera (zwane dalej „wiadomościami PNR”), powinny być przekazywane przez przewoźników lotniczych i przesyłane za pośrednictwem routera w standardowym formacie przy użyciu standardowych – zarówno pod względem treści, jak i struktury – pól lub kodów danych. Przed rozpoczęciem działania routera w odniesieniu do innych danych PNR testy, które ma przeprowadzić eu-LISA, powinny potwierdzić zdolność, szybkość i niezawodność routera, tak by umożliwić taką standaryzację. W tym celu Komisja powinna poczynić kroki niezbędne do przeglądu obowiązujących przepisów wykonawczych przyjętych na podstawie art. 16 dyrektywy (UE) 2016/681, określających wspólne protokoły i obsługiwane formaty danych. Taki przegląd należy przeprowadzić w ścisłym porozumieniu z przedstawicielami państw członkowskich, aby wykorzystać ich wiedzę ekspercką i zagwarantować, że najlepsze praktyki opracowane przez nich przy wdrażaniu dyrektywy (UE) 2016/681 na poziomie krajowym zostaną uwzględnione na poziomie Unii na potrzeby funkcjonowania routera. Grupa kontaktowa ds. API-PNR powinna udzielić wsparcia w takim przeglądzie.
- (18) Aby poprawić skuteczność przesyłania danych o ruchu lotniczym i wesprzeć monitorowanie danych API przesyłanych do JIP, do routera powinny trafiać informacje o ruchu lotniczym w czasie rzeczywistym gromadzone przez inne organizacje, takie jak Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej („Eurocontrol”).
- (19) Router powinien służyć wyłącznie ułatwieniu przekazywania danych API i innych danych PNR przez przewoźników lotniczych do JIP zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i nie powinien pełnić funkcji repozytorium danych API lub innych danych PNR. W związku z tym, a także aby zminimalizować ryzyko nieuprawnionego dostępu lub innego niewłaściwego wykorzystania oraz zgodnie z zasadą minimalizacji danych, przechowywanie żadnych danych nie powinno mieć miejsca, chyba że jest absolutnie niezbędne do celów technicznych związanych z przesyłaniem, a dane API lub inne dane PNR należy usuwać z routera natychmiast, trwale i w sposób zautomatyzowany z chwilą zakończenia przesyłania lub, jeżeli ma to zastosowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia, danych API lub innych danych PNR nie należy przysyłać w ogóle.
- (20) Aby przewoźnicy lotniczy mogli jak najszybciej odnieść korzyści wynikające z zastosowania routera opracowanego przez eu-LISA zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i rozporządzeniem (UE) 2025/12 oraz zdobyć doświadczenie w jego używaniu, należy im zapewnić możliwość, ale nie wprowadzać obowiązku, korzystania z routera w celu przekazywania informacji, które są zobowiązani przekazywać na podstawie dyrektywy 2004/82/WE w okresie pośrednim. Ten okres pośredni powinien rozpocząć się z chwilą rozpoczęcia działania routera i zakończyć się z chwilą, gdy obowiązki wynikające z tej dyrektywy przestaną mieć zastosowanie. W celu zapewnienia, aby powyższe dobrowolne korzystanie z routera odbywało się w sposób odpowiedzialny, należy wymagać uprzedniej pisemnej zgody państwa członkowskiego, które ma otrzymywać informacje, na wniosek przewoźnika lotniczego oraz w razie potrzeby po przeprowadzeniu przez to państwo członkowskie weryfikacji i uzyskaniu zapewnień.

<sup>(9)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/2226 z dnia 30 listopada 2017 r. ustanawiające system wjazdu/wyjazdu (EES) w celu rejestrowania danych dotyczących wjazdu i wyjazdu obywateli państw trzecich przekraczających granice zewnętrzne państw członkowskich i danych dotyczących odmowy wjazdu w odniesieniu do takich obywateli oraz określające warunki dostępu do EES na potrzeby ochrony porządku publicznego i zmieniające konwencję wykonawczą do układu z Schengen i rozporządzenia (WE) nr 767/2008 i (UE) nr 1077/2011 (Dz.U. L 327 z 9.12.2017, s. 20).

<sup>(10)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1240 z dnia 12 września 2018 r. ustanawiające europejski system informacji o podróży oraz zezwoleń na podróż (ETIAS) i zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1077/2011, (UE) nr 515/2014, (UE) 2016/399, (UE) 2016/1624 i (UE) 2017/2226 (Dz.U. L 236 z 19.9.2018, s. 1).

<sup>(11)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 767/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie Wizowego Systemu Informacyjnego (VIS) oraz wymiany danych pomiędzy państwami członkowskimi na temat wiz krótkoterminowych (rozporządzenie w sprawie VIS) (Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 60).

<sup>(12)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1726 z dnia 14 listopada 2018 r. w sprawie Agencji Unii Europejskiej ds. Zarządzania Operacyjnego Wielkoskalowymi Systemami Informatycznymi w Przestrzeni Wolności, Bezpieczeństwa i Sprawiedliwości (eu-LISA), zmiany rozporządzenia (WE) nr 1987/2006 i decyzji Rady 2007/533/WSiSW oraz uchylecia rozporządzenia (UE) nr 1077/2011 (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 99).

Podobnie – w celu uniknięcia sytuacji, w której przewoźnicy lotniczy wielokrotnie zaczynaliby i przestawali korzystać z routera – gdy przewoźnik lotniczy rozpocznie dobrowolne korzystanie z routera, powinien być zobowiązany je kontynuować, chyba że istnieją obiektywne powody, by zaprzestać korzystania z routera do przekazywania informacji do danego państwa członkowskiego, na przykład jeżeli okaże się, że informacje nie są przekazywane zgodnie z prawem, bezpiecznie, skutecznie i sprawnie. W celu właściwego stosowania możliwości dobrowolnego korzystania z routera, z należyтым uwzględnieniem praw i interesów wszystkich zainteresowanych stron, należy w niniejszym rozporządzeniu ustanowić niezbędne przepisy dotyczące konsultacji i przekazywania informacji. Powyższego dobrowolnego korzystania z routera w ramach wykonywania dyrektywy 2004/82/WE zgodnie z niniejszym rozporządzeniem nie należy rozumieć w ten sposób, że w jakikolwiek sposób zmienia ono obowiązki przewoźników lotniczych i państw członkowskich na podstawie tej dyrektywy.

- (21) Wymogi określone w niniejszym rozporządzeniu oraz w odpowiednich aktach delegowanych i wykonawczych powinny prowadzić do jednolitego wdrożenia rozporządzenia przez przewoźników lotniczych i w ten sposób zminimalizować koszty wzajemnych połączeń między ich odpowiednimi systemami. Aby ułatwić zharmonizowane wdrożenie tych wymogów przez przewoźników lotniczych, w szczególności w odniesieniu do struktury danych, ich formatu i protokołu transmisyjnego, Komisja, we współpracy z JIP, organami innych państw członkowskich, przewoźnikami lotniczymi i odpowiednimi agencjami unijnymi, powinna zapewnić przygotowanie praktycznego podręcznika zawierającego wszystkie niezbędne wytyczne i wyjaśnienia.
- (22) Aby poprawić jakość danych API, router, który ma zostać ustanowiony na mocy niniejszego rozporządzenia, powinien weryfikować, czy dane API przekazywane przez przewoźników lotniczych są zgodne z obsługiwanyimi formatami danych. W przypadku stwierdzenia w wyniku weryfikacji, że dane nie są kompatybilne z tymi formatami danych, router powinien natychmiast automatycznie powiadomić o tym zainteresowanego przewoźnika lotniczego.
- (23) Pasażerowie powinni mieć możliwość samodzielnego przekazywania niektórych danych API w sposób zautomatyzowany podczas odprawy online, na przykład za pośrednictwem bezpiecznej aplikacji na smartfonie pasażera, komputerze lub kamerze internetowej umożliwiającej odczyt danych dokumentu podróży nadających się do odczytu maszynowego. Jeżeli pasażerowie nie odprawiają się przez internet, przewoźnicy lotniczy powinni umożliwić im podanie wymaganych danych API nadających się do odczytu maszynowego podczas odprawy w porcie lotniczym w punkcie samoobsługowym lub z pomocą personelu przewoźników lotniczych przy stanowisku odprawy. Bez uszczerbku dla swobody przewoźników lotniczych w ustalaniu taryf lotniczych i określaniu własnej polityki handlowej, jest ważne, aby obowiązki wynikające z niniejszego rozporządzenia nie prowadziły do nieproporcjonalnych przeszkód – takich jak dodatkowe opłaty za podanie danych API w porcie lotniczym – dla pasażerów, którzy nie mają możliwości podania danych API przez internet. Ponadto w niniejszym rozporządzeniu należy przewidzieć okres przejściowy, w którym pasażerowie mogą manualnie podawać dane API w ramach odprawy przez internet. W takich przypadkach przewoźnicy lotniczy powinni stosować techniki weryfikacji danych.
- (24) Ważne jest, aby systemy zautomatyzowanego gromadzenia danych i inne procesy ustanowione na mocy niniejszego rozporządzenia nie wpływały negatywnie na pracowników sektora lotniczego, którym należy zapewnić możliwości podnoszenia i zmiany kwalifikacji, co zwiększyłoby skuteczność i niezawodność gromadzenia i przekazywania danych, a także poprawiłoby warunki pracy w tym sektorze.
- (25) Aby zapewnić wspólne przetwarzanie danych API i danych PNR w celu skutecznej walki z terroryzmem i poważną przestępczością w Unii, a jednocześnie zminimalizować ingerencję w prawa podstawowe pasażerów chronione na podstawie Karty, JIP powinny być właściwymi organami w państwach członkowskich odpowiedzialnymi za przyjmowanie, a następnie dalsze przetwarzanie i ochronę danych API gromadzonych i przekazywanych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Ze względów efektywności oraz aby zminimalizować wszelkie ryzyko dla bezpieczeństwa, router – którego zaprojektowaniem, opracowaniem, hostingiem i utrzymaniem technicznym zajmuje się eu-LISA zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i z rozporządzeniem (UE) 2025/12 – powinien przysyłać do odpowiednich JIP dane API gromadzone i przekazywane przez przewoźników lotniczych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Z uwagi na niezbędny poziom ochrony danych API stanowiących dane osobowe, w tym w celu zapewnienia poufności odpowiednich informacji, dane API powinny być przysyłane za pośrednictwem routera do odpowiednich JIP w sposób zautomatyzowany. Niniejsze rozporządzenie nie powinno wpływać na możliwość utworzenia przez państwa członkowskie pojedynczego punktu wprowadzania danych, który zapewniałby połączenie i integrację tych państw z routerem.
- (26) Aby zapewnić przestrzeganie praw przewidzianych w Karcie oraz zapewnić – zwłaszcza słabszym grupom społecznym i osobom z niepełnosprawnościami – dostępne i inkluzywne możliwości podróżowania, a także zgodnie z prawami osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą

lotniczą, określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(13)</sup>, przewoźnicy lotniczy, wspierani przez państwa członkowskie, powinni zapewnić stałą możliwość podawania niezbędnych danych przez pasażerów w porcie lotniczym.

- (27) W przypadku lotów pozaunijnych JIP państwa członkowskiego, na którego terytorium znajduje się miejsce przylotu lub odlotu, powinna otrzymywać z routera dane API dotyczące wszystkich lotów, w odniesieniu do których zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/681 gromadzone są dane PNR. Router powinien identyfikować lot i odpowiednie JIP, korzystając z informacji zawartych w kodzie identyfikacyjnym danych PNR – elemencie danych wspólnym dla zbiorów danych API i zbiorów danych PNR, umożliwiającym wspólne przetwarzanie danych API i danych PNR przez JIP.
- (28) Co się tyczy lotów wewnątrzunijnych, zgodnie z orzecnictwem TSUE, aby uniknąć nieuzasadnionej ingerencji w odpowiednie prawa podstawowe pasażerów chronione na podstawie Karty oraz zapewnić zgodność z wymogami prawa Unii regulującymi swobodny przepływ osób i zniesienie kontroli na granicach wewnętrznych, należy przewidzieć podejście selektywne. Ponieważ ważne jest, by dane API mogły być przetwarzane wraz z danymi PNR, podejście to należy dostosować do podejścia określonego w dyrektywie (UE) 2016/681. Z tych powodów dane API dotyczące tych lotów powinny być przesyłane z routera do odpowiednich JIP tylko wtedy, gdy państwa członkowskie dokonały wyboru lotów w ramach wykonywania art. 2 dyrektywy (UE) 2016/681 i zgodnie z podejściem selektywnym przewidzianym w niniejszym rozporządzeniu. Państwa członkowskie powinny móc stosować dyrektywę (UE) 2016/681 do wszystkich lotów wewnątrzunijnych, w przypadku których miejsce przylotu lub odlotu znajduje się na ich terytorium, wyłącznie w sytuacjach rzeczywistego i aktualnego lub możliwego do przewidzenia zagrożenia terrorystycznego, na podstawie decyzji opartej na ocenie zagrożenia, ograniczonej do bezwzględnie koniecznego okresu i podlegającej skutecznemu przeglądowi. W innych sytuacjach należy przewidzieć podejście selektywne. Jak przypominał TSUE, wybór lotów wiąże się z ukierunkowaniem przez państwa członkowskie przedmiotowych obowiązków wyłącznie na m.in. określone trasy, prawidłowości w podróżowaniu lub porty lotnicze, z zastrzeżeniem dokonywania regularnego przeglądu tego wyboru. Ponadto wybór powinien opierać się na obiektywnej, należytej uzasadnionej i niedyskryminującej ocenie uwzględniającej jedynie te kryteria, które są istotne dla zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania oraz które mają obiektywny związek, w tym związek pośredni, z lotniczym przewozem pasażerów. Państwa członkowskie powinny przechowywać całą odpowiednią dokumentację dotyczącą oceny, aby umożliwić właściwy nadzór nad tą oceną, i regularnie, przynajmniej co 12 miesięcy, przeprowadzać przeglądy tej oceny, zgodnie z art. 13 ust. 7 niniejszego rozporządzenia.
- (29) Aby umożliwić stosowanie selektywnego podejścia na podstawie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do lotów wewnątrzunijnych, państwa członkowskie powinny być zobowiązane do sporządzenia wykazów wybranych przez nie lotów lub tras i do wprowadzenia ich do routera, tak by eu-LISA mogła zadbać o to, aby tylko dane API dotyczące tych lotów lub tras były przesyłane z routera do odpowiednich JIP oraz by dane API dotyczące innych lotów wewnątrzunijnych były natychmiast trwale usuwane.
- (30) Aby zwiększyć spójność między selektywnymi podejściami stosowanymi przez poszczególne państwa członkowskie, Komisja powinna ułatwiać regularną wymianę poglądów na temat wyboru kryteriów selekcji, obejmującą dzielenie się najlepszymi praktykami, a także, na zasadzie dobrowolności, wymianę informacji na temat doboru lotów.
- (31) Aby nie zaszkodzić – w szczególności przez stworzenie ryzyka obchodzenia przepisów – skuteczności systemu, który opiera się na gromadzeniu i przekazywaniu danych API, ustanowionego niniejszym rozporządzeniem, oraz danych PNR w ramach systemu ustanowionego dyrektywą (UE) 2016/681, do celów zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania, informacje na temat tego, które loty wewnątrzunijne zostały wybrane przez państwa członkowskie, powinny być traktowane w sposób poufny. Z tego powodu takie informacje nie powinny być udostępniane przewoźnikom lotniczym, którzy natomiast powinni być zobowiązani do gromadzenia danych API w odniesieniu do wszystkich lotów objętych niniejszym rozporządzeniem, w tym wszystkich lotów wewnątrzunijnych, a następnie do przekazywania tych danych do routera, w którym następuje wymagany wybór danych. Ponadto przy gromadzeniu danych API w odniesieniu do wszystkich lotów wewnątrzunijnych pasażerowie nie są informowani o tym, które loty wewnątrzunijne wybrano do przesłania danych API – a tym samym również danych PNR – do JIP zgodnie z oceną państw członkowskich. Podejście to zapewnia również sprawną i skuteczną realizację wszelkich zmian dotyczących tego wyboru, bez nakładania nadmiernych obciążeń ekonomicznych i operacyjnych na przewoźników lotniczych.
- (32) Niniejsze rozporządzenie nie zezwala na gromadzenie lub przekazywanie danych API w odniesieniu do lotów wewnątrzunijnych w celu zwalczania nielegalnej imigracji, zgodnie z prawem Unii i orzecnictwem TSUE.
- (33) W celu zapewnienia przestrzegania podstawowego prawa do ochrony danych osobowych w niniejszym rozporządzeniu należy określić administratora i podmiot przetwarzający oraz przepisy dotyczące kontroli. W celu zapewnienia skutecznego monitorowania, odpowiedniej ochrony danych osobowych i ograniczenia do minimum ryzyka dla bezpieczeństwa należy również ustanowić przepisy dotyczące rejestrowania, bezpieczeństwa

<sup>(13)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1).

przetwarzania i monitorowania własnej działalności. Jeżeli przepisy te odnoszą się do przetwarzania danych osobowych, powinny być one zgodne z mającymi ogólne zastosowanie aktami prawnymi Unii dotyczącymi ochrony danych osobowych, w szczególności z rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 <sup>(14)</sup> oraz (UE) 2018/1725 <sup>(15)</sup>.

- (34) Bez uszczerbku dla bardziej szczegółowych przepisów niniejszego rozporządzenia dotyczących przetwarzania danych osobowych, rozporządzenie (UE) 2016/679 powinno mieć zastosowanie do przetwarzania danych osobowych przez przewoźników lotniczych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680 <sup>(16)</sup> powinna mieć zastosowanie do przetwarzania danych osobowych na podstawie niniejszego rozporządzenia przez właściwe służby krajowe określone w tej dyrektywie do celów zapobiegania przestępstwom, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie, ich wykrywania lub ścigania lub do celów wykonywania kar, w tym do celów ochrony przed zagrożeniami dla bezpieczeństwa publicznego i zapobiegania takim zagrożeniom. Do przetwarzania danych osobowych przez eu-LISA podczas wykonywania przez nią obowiązków na podstawie niniejszego rozporządzenia powinno mieć zastosowanie rozporządzenie (UE) 2018/1725.
- (35) Z uwagi na prawo pasażerów do informacji o przetwarzaniu ich danych osobowych państwa członkowskie powinny zapewniać, aby pasażerowie otrzymywali – w chwili rezerwacji i w chwili odprawy – dokładne, łatwo dostępne i łatwo zrozumiałe informacje o gromadzeniu danych API, o przekazywaniu takich danych do JIP i o swoich prawach jako osób, których dane dotyczą.
- (36) Kontrole ochrony danych osobowych, za które odpowiadają państwa członkowskie, powinny być prowadzone przez niezależne organy nadzorcze, o których mowa w art. 41 dyrektywy (UE) 2016/680, lub przez instytucję kontrolną, której organ nadzorczy powierzył to zadanie.
- (37) Celem operacji przetwarzania danych na podstawie niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przesyłania danych API przez przewoźników lotniczych za pośrednictwem routera do JIP państw członkowskich, jest wspieranie tych organów w wykonywaniu ich obowiązków i zadań zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/681. W związku z tym państwa członkowskie powinny wyznaczyć organy, które będą administratorami do celów przetwarzania danych w routerze, przesyłania danych z routera do JIP oraz późniejszego przetwarzania tych danych zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/681. Państwa członkowskie powinny powiadomić Komisję i eu-LISA o tych organach. W odniesieniu do przetwarzania danych osobowych w routerze państwa członkowskie powinny być współadministratorami zgodnie z art. 21 dyrektywy (UE) 2016/680. Z kolei przewoźnicy lotniczy powinni pełnić rolę odrębnych administratorów w zakresie przetwarzania danych API stanowiących dane osobowe na podstawie niniejszego rozporządzenia. W związku z tym zarówno przewoźnicy lotniczy, jak i JIP powinni być odrębnymi administratorami w odniesieniu do prowadzonej przez siebie działalności związanej z przetwarzaniem danych API na podstawie niniejszego rozporządzenia. Ponieważ eu-LISA jest podmiotem odpowiedzialnym za zaprojektowanie, opracowanie i hosting routera oraz techniczne zarządzanie routerem, powinna być ona podmiotem przetwarzającym do celów przetwarzania za pośrednictwem routera danych API stanowiących dane osobowe, w tym przesyłania danych z routera do JIP oraz przechowywania tych danych w routerze, o ile takie przechowywanie jest potrzebne do celów technicznych.
- (38) Router, który ma zostać opracowany i być obsługiwany na podstawie niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) 2025/12, powinien ograniczyć i uprościć połączenia techniczne potrzebne do przekazywania danych API na podstawie niniejszego rozporządzenia, ograniczając je do jednego połączenia na jednego przewoźnika lotniczego i na jedną JIP. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy przewidzieć obowiązek ustanowienia przez JIP i przewoźników lotniczych takiego połączenia z routerem i osiągnięcia wymaganej integracji z nim, aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie systemu przekazywania danych API ustanowionego niniejszym rozporządzeniem. Zaprojektowanie i opracowanie routera przez eu-LISA powinno pozwolić na skuteczne i wydajne połączenie i integrację systemów i infrastruktury przewoźników lotniczych przez udostępnienie wszystkich odpowiednich norm i wymogów technicznych. Aby zapewnić właściwe funkcjonowanie systemu ustanowionego niniejszym rozporządzeniem, należy przyjąć szczegółowe przepisy. Przy projektowaniu i opracowywaniu routera eu-LISA powinna zapewnić, aby dane API i inne dane PNR przekazywane przez przewoźników lotniczych i przesyłane do JIP były przesyłane w postaci zaszyfrowanej.

<sup>(14)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

<sup>(15)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1725 z dnia 23 października 2018 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje, organy i jednostki organizacyjne Unii i swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia rozporządzenia (WE) nr 45/2001 i decyzji nr 1247/2002/WE (Dz.U. L 295 z 21.11.2018, s. 39).

<sup>(16)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez właściwe organy do celów zapobiegania przestępstwa, prowadzenia postępowań przygotowawczych, wykrywania i ścigania czynów zabronionych i wykonywania kar, w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchyłająca decyzję ramową Rady 2008/977/WSiSW (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 89).

- (39) Ze względu na interes Unii z jej budżetu powinny być pokrywane wszystkie koszty poniesione przez eu-LISA w związku z wykonywaniem jej zadań wynikających z niniejszego rozporządzenia i dotyczących routera, co obejmuje zaprojektowanie, opracowanie i hosting routera oraz techniczne zarządzanie routerem, a także strukturę zarządzającą w eu-LISA wspierającą projektowanie, opracowanie i hosting routera oraz techniczne zarządzanie routerem. To samo mogłoby mieć zastosowanie do kosztów ponoszonych przez państwa członkowskie w związku z ich połączeniami i integracją z routerem oraz z ich utrzymywaniem, stosownie do wymogów niniejszego rozporządzenia, zgodnie z mającym zastosowanie prawem Unii. Ważne jest, aby w odniesieniu do tych kosztów budżet Unii zapewniał państwom członkowskim odpowiednie wsparcie finansowe. W związku z tym potrzeby finansowe państw członkowskich powinny być pokrywane z budżetu ogólnego Unii, zgodnie z zasadami kwalifikowalności i stopami współfinansowania określonymi w odpowiednich aktach prawnych Unii. Roczny wkład Unii przydzielony eu-LISA powinien pokrywać potrzeby związane z hostingiem routera i technicznym zarządzaniem routerem na podstawie oceny przeprowadzonej przez eu-LISA. Z budżetu Unii należy również pokrywać wsparcie, np. w formie szkoleń, którego eu-LISA udziela przewoźnikom lotniczym i JIP w celu umożliwienia skutecznego przekazywania i przesyłania danych API za pośrednictwem routera. Koszty ponoszone przez niezależne krajowe organy nadzorcze w związku z zadaniami powierzonymi im na mocy niniejszego rozporządzenia powinny być pokrywane przez odpowiednie państwa członkowskie.
- (40) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1726 państwa członkowskie mogą powierzyć eu-LISA zadanie ułatwienia łączności z przewoźnikami lotniczymi, aby pomóc państwom członkowskim we wdrażaniu dyrektywy (UE) 2016/681, szczególnie przez gromadzenie i przekazywanie danych PNR za pośrednictwem routera. W związku z tym oraz ze względów opłacalności i efektywności zarówno dla państw członkowskich, jak i dla przewoźników lotniczych w niniejszym rozporządzeniu wymaga się od przewoźników lotniczych, aby korzystali z routera w celu przekazywania do baz danych odpowiednich JIP innych danych PNR objętych dyrektywą (UE) 2016/681, w ramach środków krajowych wdrażających przepis tej dyrektywy zobowiązujący państwa członkowskie do zapewnienia, aby przewoźnicy lotniczy przekazywali dane PNR, „metodą push”, do odpowiednich JIP.
- (41) W celu zapewnienia zgodnego z prawem, bezpiecznego, skutecznego i sprawnego przetwarzania przedmiotowych danych przepisy dotyczące routera i przesyłania danych API z routera do JIP określone w niniejszym rozporządzeniu powinny też mieć zastosowanie odpowiednio do innych danych PNR. Przepisy te obejmują również obowiązki wynikające z niniejszego rozporządzenia dotyczące przekazywania i przesyłania danych w związku z lotami wewnątrzunijnymi, zgodnie z orzecznictwem TSUE, a także dotyczące połączeń przewoźników lotniczych i JIP z routerem. Co się tyczy przepisów regulujących terminy przekazywania danych, protokoły transmisyjne i formaty danych na potrzeby przekazywania wiadomości PNR do routera, zastosowanie mają właściwe przepisy dyrektywy (UE) 2016/681.
- (42) Należy sprecyzować, że korzystanie z routera w związku z innymi danymi PNR wpływa wyłącznie na sposób, w jaki dane te są przekazywane i przesyłane do baz danych JIP odpowiednich państw członkowskich. Do wspomnianych innych danych PNR nie mają zastosowania obowiązki wynikające z niniejszego rozporządzenia dotyczące gromadzenia danych API. Gromadzenie tych danych powinno natomiast niezmiennie podlegać wyłącznie dyrektywie (UE) 2016/681, przy założeniu, że przewoźnicy lotniczy już gromadzą takie dane w ramach swojej normalnej działalności w rozumieniu właściwego przepisu tej dyrektywy. Ponadto, podobnie jak w przypadku danych API gromadzonych przez przewoźników lotniczych i przekazywanych do JIP zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, przepisy tej dyrektywy dotyczące kwestii nieobjętych konkretnie niniejszym rozporządzeniem, zwłaszcza przepisy dotyczące późniejszego przetwarzania innych danych PNR otrzymanych przez JIP, powinny pozostać bez zmian. W związku z tym przepisy te nadal mają zastosowanie do takich danych.
- (43) Nie można wykluczyć, że ze względu na wyjątkowe okoliczności i pomimo zastosowania wszelkich należytych środków zgodnie z niniejszym rozporządzeniem infrastruktura centralna lub jeden z komponentów technicznych routera lub infrastruktura łączności łącząca JIP i przewoźników lotniczych z routerem nie będą działać prawidłowo, co doprowadzi do braku technicznej możliwości przekazywania danych API przez przewoźnika lub ich otrzymywania przez JIP. Ze względu na niedostępność routera i fakt, że zasadniczo przewoźnicy lotniczy nie będą mogli w inny zgodny z prawem, bezpieczny, skuteczny i sprawny sposób przekazywać danych API, których ze względu na awarię routera nie można przekazać, obowiązek przewoźników lotniczych dotyczący przekazywania takich danych API do routera powinien ulec zawieszeniu przez cały czas, w którym takie przekazywanie danych jest technicznie niemożliwe. Aby jednak zapewnić dostępność danych API niezbędnych do zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania, przewoźnicy lotniczy powinni nadal gromadzić i przechowywać dane API, tak by można je było przekazać niezwłocznie po rozwiązaniu problemu braku możliwości technicznej. W celu ograniczenia do minimum czasu trwania i negatywnych skutków braku możliwości technicznej zainteresowane strony powinny w takim przypadku natychmiast poinformować się wzajemnie i natychmiastowo wprowadzić wszelkie środki niezbędne do rozwiązania problemu braku możliwości technicznej. Rozwiązanie to powinno pozostawać bez uszczerbku dla obowiązków wszystkich zainteresowanych stron wynikających z niniejszego rozporządzenia,



dotyczących zapewnienia prawidłowego funkcjonowania routera oraz ich odpowiednich systemów i elementów infrastruktury, a także dla faktu, że przewoźnicy lotniczy podlegają karom w przypadku niewywiązania się z tych obowiązków, w tym w przypadku, gdy korzystają z tego rozwiązania w sytuacji, gdy nie jest to uzasadnione. Aby zniechęcić do takich nadużyć oraz ułatwić sprawowanie nadzoru i w stosownych przypadkach nakładanie kar, przewoźnicy lotniczy, którzy korzystają z tego rozwiązania w związku z awarią ich systemu i infrastruktury, powinni zgłaszać ten fakt właściwemu organowi nadzorczemu.

- (44) Jeżeli przewoźnicy lotniczy utrzymują bezpośrednie połączenia z JIP w celu przekazywania danych API, połączenia te mogą stanowić odpowiednie środki zapewniające niezbędny poziom bezpieczeństwa danych na potrzeby przekazywania danych API bezpośrednio do JIP w przypadku braku technicznej możliwości korzystania z routera. W wyjątkowym przypadku technicznej niemożliwości korzystania z routera JIP powinny móc zarządzić korzystanie przez przewoźników lotniczych z tego rodzaju odpowiednich środków, co nie oznacza, że przewoźnicy lotniczy mają obowiązek utrzymywać lub wprowadzić takie bezpośrednie połączenia lub jakiegokolwiek inne odpowiednie środki zapewniające niezbędny poziom bezpieczeństwa danych na potrzeby przekazywania danych API bezpośrednio do JIP. Wyjątkowe przekazywanie danych API innymi odpowiednimi środkami, takimi jak zaszyfrowana poczta elektroniczna lub bezpieczny portal internetowy, z wyłączeniem stosowania niestandardowych formatów elektronicznych, powinno zapewnić niezbędny poziom bezpieczeństwa, jakości i ochrony danych. Dane API otrzymane przez JIP za pomocą takich innych odpowiednich środków powinny być dalej przetwarzane zgodnie z przepisami i z gwarancjami ochrony danych określonymi w dyrektywie (UE) 2016/681. Po otrzymaniu od eu-LISA powiadomienia, że rozwiązano problem braku możliwości technicznej, oraz jeżeli potwierdzono, że dane API przesłano za pośrednictwem routera do JIP, ta JIP powinna natychmiastowo usunąć dane API, które wcześniej otrzymała za pomocą innych odpowiednich środków. Obowiązek usunięcia danych nie powinien obejmować konkretnych przypadków, w których dane API otrzymane przez JIP za pomocą innych odpowiednich środków były w międzyczasie dalej przetwarzane zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/681 do szczególnych celów zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania.
- (45) Aby zapewnić skuteczne stosowanie przepisów niniejszego rozporządzenia przez przewoźników lotniczych, należy przewidzieć wyznaczenie i upoważnienie organów krajowych jako krajowych organów nadzorczych odpowiedzialnych za dane API, odpowiadających za monitorowanie przestrzegania tych przepisów. Jako krajowe organy nadzorcze odpowiedzialne za dane API państwa członkowskie mogą wyznaczyć swoje JIP. Przepisy niniejszego rozporządzenia dotyczące takiego monitorowania, w tym, w stosownych przypadkach, w zakresie nakładania kar, nie powinny mieć wpływu na zadania i uprawnienia organów nadzorczych ustanowionych na mocy rozporządzenia (UE) 2016/679 i dyrektywy (UE) 2016/680, również w odniesieniu do przetwarzania danych osobowych na podstawie niniejszego rozporządzenia.
- (46) Państwa członkowskie powinny przewidzieć skuteczne, proporcjonalne i odstraszające kary, obejmujące kary finansowe i niefinansowe, wobec przewoźników lotniczych, którzy nie wypełniają obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia, w tym dotyczących gromadzenia danych API w sposób zautomatyzowany i przekazywania danych zgodnie z wymaganymi ramami czasowymi, formatami i protokołami. W szczególności państwa członkowskie powinny zapewnić, aby powtarzające się nieprzestrzeganie przez przewoźników lotniczych, będących osobami prawnymi, obowiązku przekazywania danych API do routera na podstawie niniejszego rozporządzenia podlegało proporcjonalnym karom finansowym w wysokości do 2 % całkowitego obrotu przewoźnika lotniczego w poprzednim roku obrotowym. Ponadto państwa członkowskie powinny móc nakładać na przewoźników lotniczych kary, w tym kary finansowe, za niewypełnianie w inny sposób obowiązków na podstawie niniejszego rozporządzenia.
- (47) Przyjmując przepisy dotyczące kar mających zastosowanie do przewoźników lotniczych na podstawie niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie mogą wziąć pod uwagę techniczną i operacyjną wykonalność zapewnienia pełnej dokładności danych. Ponadto gdy nakładane są kary, należy ustalić ich zastosowanie i wysokość. Krajowe organy nadzorcze odpowiedzialne za dane API mogą uwzględnić działania podjęte przez przewoźnika lotniczego w celu złączenia problemu, a także stopień, w jakim przewoźnik współpracuje z organami krajowymi.
- (48) Ponieważ eu-LISA powinna zaprojektować i opracować router oraz zapewnić hosting routera i techniczne zarządzanie routerem, konieczna jest zmiana rozporządzenia (UE) 2018/1726 polegająca na dodaniu tego zadania do wykazu zadań eu-LISA. Aby umożliwić przechowywanie sprawozdań i statystyk dotyczących routera w centralnym repozytorium sprawozdawczo-statystycznym (CRRS) powołanym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/818 <sup>(17)</sup>, konieczna jest zmiana tego rozporządzenia. Aby wspierać egzekwowanie niniejszego rozporządzenia przez krajowy organ nadzorczy odpowiedzialny za dane API, konieczne jest, by zmiany rozporządzenia (UE) 2019/818 obejmowały przepisy w zakresie statystyk dotyczących dokładności i kompletności danych API, na przykład przez wskazanie, czy dane gromadzono w sposób zautomatyzowany. Ważne jest także, aby gromadzić wiarygodne i użyteczne statystyki dotyczące wdrażania niniejszego rozporządzenia w celu wspierania realizacji jego celów i przeprowadzania ocen na jego podstawie. Na wniosek Komisji eu-LISA powinna przedstawiać Komisji statystyki dotyczące określonych aspektów wdrażania niniejszego rozporządzenia, takie jak zagregowane

<sup>(17)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/818 z dnia 20 maja 2019 r. w sprawie ustanowienia ram interoperacyjności systemów informacyjnych UE w obszarze współpracy policyjnej i sądowej, azylu i migracji oraz zmieniające rozporządzenia (UE) 2018/1726, (UE) 2018/1862 i (UE) 2019/816 (Dz.U. L 135 z 22.5.2019, s. 85).

statystyki dotyczące przesyłania danych API do JIP. Statystyki te nie powinny zawierać żadnych danych osobowych. W związku z tym CRRS powinno dostarczać statystyki oparte na danych API wyłącznie do celów wdrożenia i skutecznego monitorowania stosowania niniejszego rozporządzenia. Dane, które w tym celu są automatycznie przesyłane z routera do CRRS, nie powinny pozwalać na identyfikację pasażerów.

- (49) W celu zwiększenia jasności i pewności prawa, przyczynienia się do zapewnienia jakości danych, zapewnienia odpowiedzialnego korzystania ze zautomatyzowanych środków gromadzenia danych API nadających się do odczytu maszynowego na podstawie niniejszego rozporządzenia oraz zapewnienia manualnego gromadzenia danych API w wyjątkowych okolicznościach i w okresie przejściowym, zapewnienia jasności co do wymogów technicznych mających zastosowanie do przewoźników lotniczych i niezbędnych do zapewnienia bezpiecznego, skutecznego i sprawnego – oraz niewpływającego na podróże pasażerów i na przewoźników lotniczych w sposób wykraczający poza to, co konieczne – przekazywania danych API, zgromadzonych przez nich na podstawie niniejszego rozporządzenia, do routera, a także w celu zapewnienia, aby niedokładne lub niekompletne dane lub dane, które nie są już aktualne, były korygowane, uzupełniane lub aktualizowane, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) w celu zakończenia okresu przejściowego manualnego gromadzenia danych API; do przyjmowania środków dotyczących wymogów technicznych i przepisów operacyjnych, których przewoźnicy lotniczy powinni przestrzegać w odniesieniu do gromadzenia w sposób zautomatyzowany na podstawie niniejszego rozporządzenia danych API nadających się do odczytu maszynowego oraz do manualnego gromadzenia danych API w wyjątkowych okolicznościach i w okresie przejściowym, w tym wymogów dotyczących bezpieczeństwa danych; do ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących wspólnych protokołów i obsługiwanych formatów danych, które mają być wykorzystywane do przekazywania zaszyfrowanych danych API do routera, w tym wymogów dotyczących bezpieczeństwa danych; do ustanowienia szczegółowych przepisów dotyczących korygowania, uzupełniania i aktualizowania danych API. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje z zainteresowanymi podmiotami, w tym z przewoźnikami lotniczymi, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa<sup>(18)</sup>. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych. Biorąc pod uwagę aktualny stan wiedzy, te wymogi techniczne i przepisy operacyjne mogą z czasem ulec zmianie.
- (50) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia, tj. w kwestii rozpoczęcia działania routera, przepisów technicznych i proceduralnych dotyczących weryfikacji danych i powiadomień, przepisów technicznych i proceduralnych dotyczących przesyłania danych API z routera do JIP w sposób zapewniający, aby przesyłane były one bezpiecznie, skutecznie i sprawnie, a wpływ tych czynności na podróże pasażerów i na przewoźników lotniczych nie wykraczał poza to, co konieczne, a także dotyczących połączeń i integracji JIP z routerem, a także w celu określenia obowiązków państw członkowskich jako współadministratorów, w tym w odniesieniu do identyfikacji incydentów związanych z bezpieczeństwem, w tym naruszeń ochrony danych osobowych, oraz zarządzania nimi, co należy określić w akcie wykonawczym, a także stosunków między współadministratorami a eu-LISA jako podmiotem przetwarzającym, w tym pomocy ze strony eu-LISA na rzecz administratorów za pomocą odpowiednich środków technicznych i organizacyjnych, w zakresie, w jakim jest to możliwe, w celu wypełnienia przez administratora obowiązków w zakresie udzielania odpowiedzi na wnioski dotyczące wykonywania praw przez osobę, której dane dotyczą, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>(19)</sup>.
- (51) Wszystkim zainteresowanym stronom, a w szczególności przewoźnikom lotniczym i JIP, należy zapewnić wystarczający czas na podjęcie niezbędnych działań w celu przygotowania się do wypełniania obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia, biorąc pod uwagę fakt, że niektóre z tych działań, np. w zakresie obowiązków dotyczących połączenia i integracji z routerem, można sfinalizować dopiero po zakończeniu fazy prac projektowych i rozwojowych nad routerem oraz po rozpoczęciu jego działania. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie dopiero po upływie odpowiedniego czasu od rozpoczęcia działania routera, określonego przez Komisję zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i z rozporządzeniem (UE) 2025/12. Komisja powinna jednak mieć możliwość przyjmowania aktów delegowanych i wykonawczych na mocy niniejszego rozporządzenia już wcześniej, aby zapewnić jak najszybsze uruchomienie systemu ustanowionego niniejszym rozporządzeniem.
- (52) Fazy projektowania i opracowania routera ustanowionego na podstawie niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) 2025/12 należy rozpocząć i zakończyć jak najszybciej, tak aby router jak najszybciej rozpoczął działanie, co wymaga również przyjęcia odpowiednich aktów wykonawczych przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu. W celu sprawnego i skutecznego przeprowadzenia tych faz należy powołać specjalną komisję ds. zarządzania

<sup>(18)</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

<sup>(19)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

programem, która zajmować się będzie nadzorem nad wykonywaniem przez eu-LISA jej zadań w tych fazach. Komisję tę należy rozwiązać po upływie dwóch lat od rozpoczęcia działania routera. Ponadto należy utworzyć zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1726 specjalny organ doradczy, grupę doradczą ds. API-PNR, w celu zapewnienia eu-LISA i komisji ds. zarządzania programem wiedzy eksperckiej dotyczącej faz projektowania i opracowywania routera, a także w celu zapewnienia eu-LISA wiedzy eksperckiej dotyczącej hostingu routera i zarządzania routerem. Komisja ds. zarządzania programem oraz grupa doradcza ds. API-PNR powinny zostać powołane i działać na wzór istniejących komisji ds. zarządzania programami i grup doradczych.

- (53) Należy również bezzwłocznie przedstawić przewidziane w niniejszym rozporządzeniu objaśnienie dotyczące stosowania specyfikacji w zakresie stosowania automatyzacji w ramach wykonywania dyrektywy 2004/82/WE. Przepisy dotyczące tych kwestii powinny zatem obowiązywać od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Ponadto, aby umożliwić jak najszybsze dobrowolne korzystanie z routera, przepisy dotyczące takiego korzystania, jak również niektóre inne przepisy mające na celu zapewnienie, aby takie korzystanie odbywało się w sposób odpowiedzialny, powinny mieć zastosowanie jak najwcześniej, tj. od chwili rozpoczęcia działania routera.
- (54) Do celów niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) 2025/12 powinna istnieć jedna struktura zarządzania. Aby umożliwić i ułatwić komunikację między przedstawicielami przewoźników lotniczych i przedstawicielami służb państw członkowskich właściwych na podstawie niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) 2025/12 do otrzymywania danych API przesyłanych z routera, najpóźniej dwa lata po rozpoczęciu działania routera należy powołać dwa specjalne organy. Kwestie techniczne związane z korzystaniem z routera i jego funkcjonowaniem powinny być omawiane na forum grupy kontaktowej ds. API-PNR, w której powinni być obecni również przedstawiciele eu-LISA. Kwestie polityczne, np. związane z karami, powinny być omawiane na forum grupy eksperckiej ds. API.
- (55) Niniejsze rozporządzenie powinno podlegać regularnym ocenom w celu zapewnienia monitorowania jego skutecznego stosowania. W szczególności gromadzenie danych API nie powinno odbywać się ze szkodą dla przebiegu podróży pasażerów podróżujących zgodnie z prawem. W związku z tym Komisja powinna uwzględnić w swoich regularnych sprawozdaniach z oceny stosowania niniejszego rozporządzenia ocenę jego wpływu na przebieg podróży pasażerów podróżujących zgodnie z prawem. Ocena powinna obejmować również ocenę jakości danych przesyłanych z routera, a także działanie routera w odniesieniu do JIP.
- (56) Ponieważ niniejsze rozporządzenie wymaga dodatkowych dostosowań ze strony przewoźników lotniczych i wiąże się dla nich z dodatkowymi kosztami administracyjnymi, ogólne obciążenie regulacyjne dla sektora lotnictwa powinno podlegać ścisłemu przeglądowi. W tym kontekście w sprawozdaniu oceniającym funkcjonowanie niniejszego rozporządzenia należy ocenić, w jakim stopniu osiągnięto jego cele i w jakim stopniu wpłynęło to na konkurencyjność sektora.
- (57) Cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przyczynianie się do zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania, ze względu na ponadnarodowy wymiar tych przestępstw oraz potrzebę współpracy transgranicznej w celu skutecznego ich zwalczania, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie indywidualnie, natomiast możliwa jest ich lepsza realizacja na poziomie Unii. Unia może zatem podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej (TEU). Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (58) Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich w odniesieniu do prawa krajowego dotyczącego bezpieczeństwa narodowego, pod warunkiem że takie prawo jest zgodne z prawem Unii.
- (59) Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich, na podstawie prawa krajowego, w zakresie gromadzenia dotyczących pasażerów danych przekazywanych przez dostawców usług transportowych innych niż określone w niniejszym rozporządzeniu, pod warunkiem że takie prawo krajowe jest zgodne z prawem Unii.
- (60) Zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu nr 22 w sprawie stanowiska Danii, załączonego do TUE i do TFUE, Dania nie uczestniczy w przyjęciu niniejszego rozporządzenia i nie jest nim związana ani go nie stosuje.
- (61) Zgodnie z art. 3 Protokołu nr 21 w sprawie stanowiska Zjednoczonego Królestwa i Irlandii w odniesieniu do przestrzeni wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości, załączonego do TUE i do TFUE, Irlandia powiadomiła o chęci uczestniczenia w przyjęciu i stosowaniu niniejszego rozporządzenia.
- (62) Zgodnie z art. 42 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1725 skonsultowano się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, który wydał opinię dnia 8 lutego 2023 r.<sup>(20)</sup>

<sup>(20)</sup> Dz.U. C 84 z 7.3.2023, s. 2.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ 1  
**PRZEPISY OGÓLNE**

*Artykuł 1*

**Przedmiot**

W celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania w niniejszym rozporządzeniu ustanawia się przepisy dotyczące:

- a) gromadzenia danych pasażera przekazywanych przed podróżą (API) przez przewoźników lotniczych w odniesieniu do lotów pozaunijnych i lotów wewnątrzunijnych;
- b) przekazywania danych API i innych danych PNR przez przewoźników lotniczych do routera;
- c) przesyłania danych API i innych danych PNR z routera do jednostek do spraw informacji o pasażerach (JIP) w odniesieniu do lotów pozaunijnych i wybranych lotów wewnątrzunijnych.

Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla rozporządzenia (UE) 2016/679, rozporządzenia (UE) 2018/1725 i dyrektywy (UE) 2016/680.

*Artykuł 2*

**Zakres**

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do przewoźników lotniczych wykonujących:

- a) loty pozaunijne;
- b) loty wewnątrzunijne, w przypadku gdy miejsca odlotu, przylotu lub przerwy w podróży znajdują się na terytorium co najmniej jednego państwa członkowskiego, które powiadomiło Komisję o swojej decyzji o stosowaniu dyrektywy (UE) 2016/681 do lotów wewnątrzunijnych zgodnie z art. 2 ust. 1 tej dyrektywy.

*Artykuł 3*

**Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „przewoźnik lotniczy” oznacza przewoźnika lotniczego w rozumieniu art. 3 pkt 1 dyrektywy (UE) 2016/681;
- 2) „lot pozaunijny” oznacza lot pozaunijny w rozumieniu art. 3 pkt 2 dyrektywy (UE) 2016/681;
- 3) „lot wewnątrzunijny” oznacza lot wewnątrzunijny w rozumieniu art. 3 pkt 3 dyrektywy (UE) 2016/681;
- 4) „lot regularny” oznacza lot regularny w rozumieniu art. 3 pkt 5 rozporządzenia (UE) 2025/12;
- 5) „lot nieregularny” oznacza lot nieregularny w rozumieniu art. 3 pkt 6 rozporządzenia (UE) 2025/12;
- 6) „pasażer” oznacza pasażera w rozumieniu art. 3 pkt 4 dyrektywy (UE) 2016/681;
- 7) „załoga” oznacza osoby znajdujące się na pokładzie samolotu podczas lotu, inne niż pasażerowie, które pracują w samolocie lub obsługują go, w tym załogę lotniczą i personel pokładowy;
- 8) „dane pasażera przekazywane przed podróżą” lub „dane API” oznaczają dane i informacje o locie, o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 2 i 3;

- 9) „inne dane dotyczące przelotu pasażera” lub „inne dane PNR” oznaczają dane dotyczące przelotu pasażera w rozumieniu art. 3 pkt 5 dyrektywy (UE) 2016/681, wymienione w załączniku I do tej dyrektywy, z wyjątkiem pkt 18 tego załącznika;
- 10) „jednostka do spraw informacji o pasażerach” lub „JIP” oznacza jednostkę do spraw informacji o pasażerach, której dotyczą powiadomienia kierowane przez państwa członkowskie do Komisji i ich zmiany publikowane przez Komisję na podstawie art. 4 ust. 5 dyrektywy (UE) 2016/681;
- 11) „przestępstwa terrorystyczne” oznaczają przestępstwa terrorystyczne, o których mowa w art. 3–12 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/541<sup>(21)</sup>;
- 12) „poważna przestępczość” oznacza poważną przestępczość w rozumieniu art. 3 pkt 9 dyrektywy (UE) 2016/681;
- 13) „router” oznacza router, o którym mowa w art. 9 niniejszego rozporządzenia i art. 11 rozporządzenia (UE) 2025/12;
- 14) „dane osobowe” oznaczają dane osobowe w rozumieniu art. 3 pkt 1 dyrektywy (UE) 2016/680 i art. 4 pkt 1 rozporządzenia (UE) 2016/679;
- 15) „dane o ruchu lotniczym w czasie rzeczywistym” oznaczają informacje na temat przylotów i odlotów w porcie lotniczym objętym niniejszym rozporządzeniem.

## ROZDZIAŁ 2

### GROMADZENIE, PRZEKAZYWANIE, PRZECHOWYWANIE I USUWANIE DANYCH API

#### Artykuł 4

#### Gromadzenie danych API przez przewoźników lotniczych

1. Przewoźnicy lotniczy gromadzą dane API dotyczące każdego pasażera i członka załogi lotów, o których mowa w art. 2, w celu ich przekazania do routera zgodnie z art. 5. Jeżeli lot odbywa się w ramach wspólnej obsługi połączeń przez przewoźników lotniczych, obowiązek przekazania danych API spoczywa na przewoźniku lotniczym obsługującym lot.
2. Dane API obejmują wyłącznie następujące dane dotyczące każdego pasażera i członka załogi lotu:
  - a) nazwisko, imię lub imiona;
  - b) data urodzenia, płeć i obywatelstwo;
  - c) rodzaj i numer dokumentu podróży oraz trzyliterowy kod państwa wydającego dokument podróży;
  - d) data upływu ważności dokumentu podróży;
  - e) numer identyfikujący dane dotyczące przelotu pasażera wykorzystywany przez przewoźnika lotniczego do zlokalizowania pasażera w swoim systemie informacyjnym (kod identyfikacyjny danych PNR);
  - f) informacje na temat miejsca na pokładzie, tj. numer miejsca przydzielonego pasażerowi w samolocie, jeżeli takie informacje są dostępne;
  - g) numer lub numery kwitów bagażowych oraz liczba i waga sztuk bagażu rejestrowanego, jeżeli takie informacje są dostępne;
  - h) kod wskazujący na metodę stosowaną do pozyskiwania i zatwierdzania danych, o których mowa w lit. a)–d).
3. Dane API obejmują również wyłącznie następujące informacje o locie dotyczące lotu każdego pasażera i członka załogi:

<sup>(21)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/541 z dnia 15 marca 2017 r. w sprawie zwalczania terroryzmu i zastępująca decyzję ramową Rady 2002/475/WSiSW oraz zmieniająca decyzję Rady 2005/671/WSiSW (Dz.U. L 88 z 31.3.2017, s. 6).

- a) numer identyfikacyjny lotu lub, jeżeli lot odbywa się w ramach wspólnej obsługi połączeń przez przewoźników lotniczych, numery identyfikacyjne lotów lub, w przypadku braku takiego numeru, inny wyraźny i odpowiedni sposób identyfikacji lotu;
- b) w stosownych przypadkach – przejście graniczne przylotu na terytorium państwa członkowskiego;
- c) kod portu lotniczego przylotu lub, jeżeli planowane jest lądowanie w co najmniej jednym porcie lotniczym na terytorium co najmniej jednego państwa członkowskiego, do którego niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie, kody portów lotniczych lądowań na terytoriach tych państw członkowskich;
- d) kod portu lotniczego odlotu;
- e) kod portu lotniczego początkowego punktu wejścia na pokład, jeżeli jest dostępny;
- f) lokalna data i godzina odlotu;
- g) lokalna data i godzina przylotu;
- h) dane kontaktowe przewoźnika lotniczego;
- i) format stosowany do przekazywania danych API.

4. Przewoźnicy lotniczy gromadzą dane API w sposób zapewniający, aby dane API przekazywane przez nich zgodnie z art. 5 były dokładne, kompletne i aktualne. Wypełnienie tego obowiązku nie wymaga od przewoźników lotniczych sprawdzania dokumentu podróży w chwili wejścia na pokład samolotu, bez uszczerbku dla przepisów prawa krajowego zgodnych z prawem Unii.

5. Niniejsze rozporządzenie nie nakłada na pasażerów obowiązku posiadania przy sobie podczas podróży dokumentu podróży, bez uszczerbku dla innych aktów prawnych Unii lub dla przepisów prawa krajowego zgodnych z prawem Unii.

6. Państwo członkowskie może zobowiązać przewoźników lotniczych, by umożliwiali pasażerom dobrowolne przesyłanie w sposób zautomatyzowany danych, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. a)–d) rozporządzenia (UE) 2025/12, i przechowywanie takich danych u przewoźnika lotniczego w celu ich przekazania na potrzeby przyszłych lotów zgodnie z art. 5 niniejszego rozporządzenia oraz z wymogami określonymi w ust. 4, 7 i 8 niniejszego artykułu. Państwo członkowskie, które nakłada taki obowiązek, ustanawia przepisy i zabezpieczenia dotyczące ochrony danych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2016/679, w tym przepisy dotyczące okresu przechowywania. Dane są jednak usuwane, jeżeli pasażer nie zgadza się już na ich przechowywanie lub najpóźniej w dniu wygaśnięcia ważności dokumentu podróży.

7. Przewoźnicy lotniczy gromadzą dane API, o których mowa w ust. 2 lit. a)–d), stosując zautomatyzowane sposoby gromadzenia danych nadających się do odczytu maszynowego z dokumentu podróży danego pasażera. Odbywa się to zgodnie ze szczegółowymi wymogami technicznymi, a od momentu przyjęcia i rozpoczęcia stosowania przepisów operacyjnych, o których mowa w ust. 12, także zgodnie z tymi przepisami.

Jeżeli przewoźnicy lotniczy oferują możliwość odprawy przez internet, umożliwiają pasażerom podczas tej odprawy przez internet podanie danych API, o których mowa w ust. 2 lit. a)–d), w sposób zautomatyzowany. Przewoźnicy lotniczy umożliwiają pasażerom, którzy nie odprawili się przez internet, przekazanie tych danych API w sposób zautomatyzowany podczas odprawy w porcie lotniczym w punkcie samoobsługowym lub z pomocą personelu linii lotniczych przy stanowisku odprawy.

Jeżeli wykorzystanie sposobów zautomatyzowanych nie jest technicznie możliwe, przewoźnicy lotniczy wyjątkowo gromadzą dane API, o których mowa w ust. 2 lit. a)–d), manualnie, w ramach odprawy przez internet albo odprawy w porcie lotniczym, w sposób zapewniający zgodność z ust. 4.

8. Metody gromadzenia danych w sposób zautomatyzowany stosowane przez przewoźników lotniczych do gromadzenia danych API na podstawie niniejszego rozporządzenia muszą być niezawodne, bezpieczne i aktualne. Przewoźnicy lotniczy zapewniają, aby podczas przekazywania danych API przez pasażera przewoźnikowi lotniczemu takie dane były zaszyfrowane.

9. W okresie przejściowym i jako uzupełnienie zautomatyzowanych sposobów gromadzenia danych, o których to sposobach mowa w ust. 7, przewoźnicy lotniczy umożliwiają pasażerom manualne przekazywanie danych API w ramach odprawy przez internet. W takim przypadku w celu zapewnienia zgodności z ust. 4, przewoźnicy lotniczy stosują techniki weryfikacji danych.

10. Okres przejściowy, o którym mowa w ust. 9, nie wpływa na prawo przewoźników lotniczych do zweryfikowania w porcie lotniczym, przed wejściem pasażera na pokład samolotu, danych API zgromadzonych w toku odprawy przez internet, w celu zapewnienia przestrzegania ust. 4, zgodnie z mającym zastosowanie prawem Unii.

11. Komisja jest uprawniona do przyjęcia – cztery lata po rozpoczęciu działania routera w odniesieniu do danych API, o czym mowa w art. 34, na podstawie oceny dostępności i przystępności zautomatyzowanych sposobów gromadzenia danych API – aktu delegowanego zgodnie z art. 43 w celu zakończenia okresu przejściowego, o którym mowa w ust. 9 niniejszego artykułu.

12. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 43 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez ustanowienie szczegółowych wymogów technicznych i przepisów operacyjnych odnoszących się do gromadzenia danych API, o których mowa w ust. 2 lit. a)–d) niniejszego artykułu, w sposób zautomatyzowany zgodnie z ust. 7 i 8 niniejszego artykułu, oraz do manualnego gromadzenia danych API w wyjątkowych sytuacjach zgodnie z ust. 7 niniejszego artykułu i w okresie przejściowym, o którym mowa w ust. 9 niniejszego artykułu. Te wymogi techniczne i przepisy operacyjne obejmują wymogi dotyczące bezpieczeństwa danych oraz stosowania najbardziej niezawodnych dostępnych zautomatyzowanych sposobów gromadzenia danych z dokumentu podróży nadających się do odczytu maszynowego.

#### Artykuł 5

##### **Obowiązki przewoźników lotniczych dotyczące przekazywania danych API i innych danych PNR**

1. Przewoźnicy lotniczy przekazują zaszyfrowane dane API do routera drogą elektroniczną na potrzeby ich przesłania do JIP zgodnie z art. 12. Od momentu przyjęcia i rozpoczęcia stosowania szczegółowych przepisów, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, przewoźnicy lotniczy przekazują dane API zgodnie z takimi przepisami.

2. Przyjmując środki zgodnie z art. 8 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/681, państwa członkowskie wymagają, aby przewoźnicy lotniczy przekazywali wszelkie inne dane PNR, które gromadzą podczas normalnej działalności, wyłącznie do routera, zgodnie ze wspólnymi protokołami i formatami danych określonymi na podstawie art. 16 tej dyrektywy.

3. Przewoźnicy lotniczy przekazują dane API:

a) w przypadku pasażerów:

(i) dotyczące każdego pasażera w chwili odprawy, ale nie wcześniej niż 48 godzin przed planowym czasem odlotu; oraz

(ii) dotyczące wszystkich pasażerów, którzy weszli na pokład, natychmiast po zamknięciu lotu, to jest po wejściu pasażerów na pokład samolotu przygotowującego się do odlotu, kiedy żaden pasażerowie nie mogą już wejść na pokład ani opuścić samolotu;

b) dotyczące wszystkich członków załogi natychmiast po zamknięciu lotu, to jest bezpośrednio po ich wejściu na pokład samolotu przygotowującego się do odlotu, kiedy nie mogą już oni opuścić samolotu.

4. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 43 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez określenie niezbędnych szczegółowych przepisów dotyczących wspólnych protokołów i obsługiwanych formatów danych, które mają być wykorzystywane na potrzeby przekazywania zaszyfrowanych danych API do routera, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w tym przekazywania danych API w momencie odprawy i wymogów bezpieczeństwa danych. Takie szczegółowe przepisy służą zapewnieniu, aby przewoźnicy lotniczy przekazywali dane API z zastosowaniem tej samej struktury i treści.

#### Artykuł 6

##### **Okres przechowywania i usuwanie danych API**

Przewoźnicy lotniczy przechowują dane API dotyczące wszystkich pasażerów i członków załogi, które gromadzą zgodnie z art. 4, przez 48 godzin od otrzymania przez router danych API przekazanych do niego zgodnie z art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (ii) i lit. b). Po upływie tego okresu natychmiastowo trwale usuwają oni takie dane API, bez uszczerbku dla możliwości zatrzymywania i wykorzystywania danych przez przewoźników lotniczych, jeżeli jest to konieczne do prowadzenia ich normalnej działalności, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami, oraz dla art. 16 ust. 1 i 3.

### Artykuł 7

#### Poprawianie, uzupełnianie i aktualizacja danych API

1. Jeżeli przewoźnik lotniczy dowie się, że dane, które przechowuje na podstawie niniejszego rozporządzenia, były przetwarzane niezgodnie z prawem lub nie stanowią danych API, natychmiastowo trwale usuwa te dane. Jeżeli dane te zostały przekazane do routera, przewoźnik lotniczy natychmiastowo informuje o tym Agencję Unii Europejskiej ds. Zarządzania Operacyjnego Wielkoskalowymi Systemami Informatycznymi w Przestrzeni Wolności, Bezpieczeństwa i Sprawiedliwości (eu-LISA). Po otrzymaniu takiej informacji eu-LISA natychmiastowo informuje o tym fakcie JIP, która otrzymała dane przesłane za pośrednictwem routera.
2. Jeżeli przewoźnik lotniczy dowie się, że dane, które przechowuje na podstawie niniejszego rozporządzenia, są niedokładne, niekompletne lub nieaktualne, natychmiastowo poprawia, uzupełnia lub aktualizuje te dane. Pozostaje to bez uszczerbku dla możliwości zachowania i wykorzystywania danych przez przewoźników lotniczych, jeżeli jest to niezbędne do prowadzenia normalnej działalności zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami.
3. Jeżeli po przekazaniu danych API na podstawie art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (i), ale przed przekazaniem na podstawie art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (ii), przewoźnik lotniczy dowie się, że przekazane przez niego dane są niedokładne, natychmiastowo przekazuje on poprawione dane API do routera.
4. Jeżeli po przekazaniu danych API na podstawie art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (ii) lub lit. b) przewoźnik lotniczy dowie się, że przekazane przez niego dane są niedokładne, niekompletne lub nieaktualne, natychmiastowo przekazuje on poprawione, uzupełnione lub zaktualizowane dane API do routera.
5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 43 w celu uzupełnienia niniejszego rozporządzenia przez ustanowienie niezbędnych szczegółowych przepisów dotyczących poprawiania, uzupełniania i aktualizowania danych API w rozumieniu niniejszego artykułu.

### Artykuł 8

#### Prawa podstawowe

1. Gromadzenie i przetwarzanie danych osobowych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz rozporządzeniem (UE) 2025/12 przez przewoźników lotniczych i właściwe organy nie może prowadzić do dyskryminacji osób ze względów wymienionych w art. 21 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej (zwanej dalej „Kartą”).
2. Niniejsze rozporządzenie zapewnia pełne poszanowanie godności ludzkiej oraz praw podstawowych, a także zasad uznanych w Karcie, w tym prawa do poszanowania życia prywatnego, do azylu, do ochrony danych osobowych, do swobody przemieszczania się oraz do skutecznych środków prawnych.
3. Szczególną uwagę zwraca się na dzieci, osoby starsze, osoby z niepełnosprawnością i osoby wymagające szczególnego traktowania. Podczas wdrażania niniejszego rozporządzenia przede wszystkim bierze się pod uwagę dobro dziecka.

## ROZDZIAŁ 3

### PRZEPISY DOTYCZĄCE ROUTERA

### Artykuł 9

#### Router

1. eu-LISA projektuje i opracowuje router, zapewnia jego hosting oraz zarządza nim pod względem technicznym zgodnie z art. 25 i 26, aby umożliwić przekazywanie zaszyfrowanych danych API i innych danych PNR przez przewoźników lotniczych do JIP zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
2. Router składa się z:
  - a) infrastruktury centralnej obejmującej zestaw elementów technicznych umożliwiających otrzymywanie i przesyłanie zaszyfrowanych danych API i innych danych PNR;



- b) bezpiecznego kanału komunikacji między infrastrukturą centralną a JIP oraz bezpiecznego kanału komunikacji między infrastrukturą centralną a przewoźnikami lotniczymi, służącego do przekazywania i przesyłania danych API i innych danych PNR oraz wszelkich powiązanych komunikatów, a także do wprowadzania przez państwa członkowskie do routera wybranych lotów, o których mowa w art. 12 ust. 4, i wszelkich związanych z tym aktualizacji;
- c) bezpiecznego kanału do otrzymywania danych o ruchu lotniczym w czasie rzeczywistym.

3. Bez uszczerbku dla art. 10 niniejszego rozporządzenia router współdzieli i ponownie wykorzystuje – w stosownych przypadkach i w zakresie, w jakim jest to technicznie możliwe – elementy techniczne, w tym sprzęt i oprogramowanie usługi sieciowej, o której mowa w art. 13 rozporządzenia (UE) 2017/2226, portalu dla przewoźników, o którym mowa w art. 6 ust. 2 lit. k) rozporządzenia (UE) 2018/1240, oraz portalu dla przewoźników, o którym mowa w art. 45c rozporządzenia (WE) nr 767/2008.

eu-Lisa projektuje router, w miarę możliwości technicznych i operacyjnych, w sposób spójny i zgodny z obowiązkami przewoźników lotniczych określonymi w rozporządzeniach (WE) nr 767/2008, (UE) 2017/2226 i (UE) 2018/1240.

4. Router zgodnie z art. 39 niniejszego rozporządzenia automatycznie pobiera dane i udostępnia je centralnemu repozytorium sprawozdawczo-statystycznemu (CRRS) ustanowionemu na podstawie art. 39 rozporządzenia (UE) 2019/818.

5. eu-LISA projektuje i opracowuje router w taki sposób, aby dane API i inne dane PNR były szyfrowane od końca do końca podczas każdego przekazywania przez przewoźników lotniczych do routera zgodnie z art. 5 oraz podczas każdego przesyłania danych API i innych danych PNR z routera do JIP zgodnie z art. 12 oraz do CRRS zgodnie z art. 39 ust. 2.

#### Artykuł 10

### Korzystanie z routera na zasadzie wyłączności

Do celów niniejszego rozporządzenia router jest wykorzystywany wyłącznie:

- a) przez przewoźników lotniczych w celu przekazywania zaszyfrowanych danych API i innych danych PNR zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- b) przez JIP w celu otrzymywania zaszyfrowanych danych API i innych danych PNR zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- c) na podstawie umów międzynarodowych umożliwiających przekazywanie danych PNR za pośrednictwem routera, zawartych przez Unię z państwami trzecimi, które zawarły umowę przewidującą ich włączenie we wprowadzanie w życie, stosowanie i rozwój dorobku Schengen.

Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla art. 12 rozporządzenia (UE) 2025/12.

#### Artykuł 11

### Weryfikacje formatu i przekazywania danych

1. Router w sposób zautomatyzowany i w oparciu o dane o ruchu lotniczym w czasie rzeczywistym weryfikuje, czy przewoźnik lotniczy przekazał dane API zgodnie z art. 5 ust. 1 lub inne dane PNR zgodnie z art. 5 ust. 2.
2. Router natychmiastowo w sposób zautomatyzowany weryfikuje, czy dane API przekazane mu zgodnie z art. 5 ust. 1 są zgodne ze szczegółowymi przepisami dotyczącymi obsługiwanych formatów danych, o których mowa w art. 5 ust. 4.
3. Router natychmiastowo w sposób zautomatyzowany weryfikuje, czy dane PNR przekazane mu zgodnie z art. 5 ust. 2 są zgodne z przepisami dotyczącymi obsługiwanych formatów danych, o których mowa w art. 16 dyrektywy (UE) 2016/681.

4. Jeżeli weryfikacja, o której mowa w ust. 1, wykaze, że przewoźnik lotniczy nie przekazał danych, lub jeżeli weryfikacja, o której mowa w ust. 2 lub 3, wykaze, że dane nie są zgodne ze szczegółowymi przepisami dotyczącymi obsługiwanych formatów danych, router natychmiastowo w sposób zautomatyzowany powiadamia o tym zainteresowanego przewoźnika lotniczego i JIP państw członkowskich, którym dane miały zostać przekazane zgodnie z art. 12 ust. 1. W takich przypadkach przewoźnik lotniczy natychmiastowo przekazuje dane API i inne dane PNR zgodnie z art. 5.

5. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy techniczne i proceduralne niezbędne do weryfikacji i powiadomień, o których mowa w ust. 1– 4 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 2.

#### Artykuł 12

### Przekazywanie danych API i innych danych PNR z routera do JIP

1. Bezpośrednio po weryfikacji formatu i przekazywania danych, o której mowa w art. 11, router przekazuje zaszyfrowane dane API i wszelkie inne dane PNR przesłane do niego przez przewoźników lotniczych na podstawie art. 5 ust. 1 i 2 oraz, w stosownych przypadkach, art. 7 ust. 3 i 4 do JIP państwa członkowskiego, na którego terytorium znajduje się miejsce przylotu lub odlotu, lub do obu tych jednostek w przypadku lotów wewnątrzunijnych. Router przekazuje te dane natychmiastowo w sposób zautomatyzowany, nie zmieniając w żaden sposób ich treści. Jeżeli lot odbywa się z co najmniej jedną przerwą w podróży na terytorium innych państw członkowskich niż to, z którego nastąpił odlot, router przesyła dane API i inne dane PNR do JIP wszystkich zainteresowanych państw członkowskich.

Do celów przesyłania danych eu-LISA tworzy i aktualizuje tabelę korespondencji między poszczególnymi portami lotniczymi pochodzenia i przeznaczenia oraz krajami, w których te porty się znajdują.

W przypadku lotów wewnątrzunijnych router przesyła jednak do odpowiednich JIP wyłącznie dane API i inne dane PNR w odniesieniu do lotów ujętych w wykazie, o którym mowa w ust. 4.

2. Od momentu przyjęcia i rozpoczęcia stosowania szczegółowych przepisów, o których mowa w ust. 6, router przesyła dane API i inne dane PNR zgodnie z takimi przepisami.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby ich JIP po otrzymaniu danych API i innych danych PNR zgodnie z ust. 1 natychmiastowo w sposób zautomatyzowany potwierdziły routerowi odbiór takich danych.

4. Państwa członkowskie, które podejmują decyzję o stosowaniu dyrektywy (UE) 2016/681 do lotów wewnątrzunijnych zgodnie z art. 2 tej dyrektywy, ustanawiają wykaz wybranych lotów lub tras wewnątrzunijnych. Aby wskazać wybrane loty lub trasy, państwa członkowskie mogą stosować kod portu lotniczego odlotu i portu lotniczego przylotu. Te państwa członkowskie, zgodnie z art. 2 tej dyrektywy i art. 13 niniejszego rozporządzenia, regularnie dokonują przeglądu i w razie potrzeby aktualizacji tych wykazów. Zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/681 oraz art. 13 niniejszego rozporządzenia państwo członkowskie może wybrać wszystkie loty lub trasy wewnątrzunijne, jeżeli jest to należyście uzasadnione.

Do dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, o którym to dniu mowa w art. 45 akapit drugi, państwa członkowskie wprowadzają wybrane loty lub trasy do routera w sposób zautomatyzowany za pośrednictwem bezpiecznego kanału komunikacyjnego, o którym mowa w art. 9 ust. 2 lit. b), a następnie przekazują do routera wszelkie aktualizacje tych lotów lub tras.

5. Informacje wprowadzane przez państwa członkowskie do routera są traktowane jako poufne, a dostęp pracowników eu-LISA do tych informacji ogranicza się do tego, co jest ściśle niezbędne do rozwiązania problemów technicznych. Po otrzymaniu przez router tych informacji lub ich aktualizacji od państwa członkowskiego eu-LISA za pomocą routera natychmiastowo przesyła dane API i inne dane PNR do JIP tego państwa członkowskiego w odniesieniu do wybranych lotów lub wybranych tras, zgodnie z ust. 1.

6. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające szczegółowe przepisy techniczne i proceduralne niezbędne do przekazywania danych API i innych danych PNR z routera, o którym to przesyłaniu mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, i wprowadzania informacji do routera, o którym to wprowadzaniu mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, w tym dotyczące wymogów bezpieczeństwa danych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 2.

## Artykuł 13

**Wybór lotów wewnątrzunijnych**

1. Państwa członkowskie, które zgodnie z art. 2 dyrektywy (UE) 2016/681 podejmą decyzję o stosowaniu tej dyrektywy i w związku z tym niniejszego rozporządzenia do lotów wewnątrzunijnych, dokonują wyboru takich lotów wewnątrzunijnych zgodnie z niniejszym artykułem.
2. Państwa członkowskie mogą stosować dyrektywę (UE) 2016/681 i w związku z tym niniejsze rozporządzenie do wszystkich lotów wewnątrzunijnych, w przypadku których miejsce przylotu lub odlotu znajduje się na ich terytorium, wyłącznie w sytuacjach rzeczywistego i aktualnego lub możliwego do przewidzenia zagrożenia terrorystycznego na podstawie decyzji opartej na ocenie zagrożenia, ograniczonej do bezwzględnie koniecznego okresu i podlegającej skutecznemu przeglądowi przez sąd lub niezależny organ administracyjny, którego decyzja jest wiążąca.
3. W przypadku braku rzeczywistego i aktualnego lub możliwego do przewidzenia zagrożenia terrorystycznego państwa członkowskie, które stosują dyrektywę (UE) 2016/681 i w związku z tym niniejsze rozporządzenie do lotów wewnątrzunijnych, dokonują wyboru takich lotów wewnątrzunijnych na podstawie wyników oceny przeprowadzonej zgodnie z wymogami określonymi w ust. 4–7 niniejszego artykułu.
4. Ocena, o której mowa w ust. 3:
  - a) jest przeprowadzana w sposób obiektywny, należyte uzasadniony i niedyskryminacyjny zgodnie z art. 2 dyrektywy (UE) 2016/681;
  - b) uwzględnia jedynie te kryteria, które są istotne dla zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości mającym obiektywny związek, w tym pośredni, z lotniczym przewozem pasażerów, a także które są istotne dla wykrywania takich przestępstw terrorystycznych i poważnej przestępczości, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania, a przy tym nie są oparte wyłącznie na względach wymienionych w art. 21 Karty w odniesieniu do pasażerów lub grup pasażerów;
  - c) wykorzystuje wyłącznie informacje, które mogą służyć za podstawę obiektywnej, należyte uzasadnionej i niedyskryminującej oceny.
5. Na podstawie oceny, o której mowa w ust. 3, państwa członkowskie wybierają wyłącznie loty wewnątrzunijne, biorąc pod uwagę między innymi określone trasy, prawidłowości w podróżowaniu lub porty lotnicze, w przypadku których istnieją przesłanki wskazujące na przestępstwa terrorystyczne i poważną przestępczość, uzasadniające przetwarzanie danych API i innych danych PNR. Wybór lotów wewnątrzunijnych ogranicza się do tego, co jest absolutnie niezbędne do osiągnięcia celów dyrektywy (UE) 2016/681 i niniejszego rozporządzenia.
6. Państwa członkowskie przechowują całą dokumentację oceny, o której mowa w ust. 3, w tym w stosownych przypadkach jej przegląd, i udostępniają ją na żądanie – zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/680 – swoim niezależnym organom nadzorczym i krajowym organom nadzorczym.
7. Zgodnie z art. 2 dyrektywy (UE) 2016/681 państwa członkowskie regularnie i co najmniej raz na 12 miesięcy przeprowadzają przegląd oceny, o której mowa w ust. 3, aby uwzględnić zmiany okoliczności uzasadniające wybór lotów wewnątrzunijnych oraz zapewnić, aby wybór lotów wewnątrzunijnych był nadal ograniczony do tego, co jest absolutnie niezbędne.
8. Komisja umożliwi regularną wymianę poglądów na temat kryteriów wyboru na potrzeby oceny, o której mowa w ust. 3, w tym dzielenie się najlepszymi praktykami, a także – na zasadzie dobrowolności – wymianę informacji na temat wybranych lotów.

## Artykuł 14

**Usuwanie danych API i innych danych PNR z routera**

Dane API i inne dane PNR przekazane do routera na podstawie niniejszego rozporządzenia przechowuje się w routerze tylko w zakresie niezbędnym do zakończenia procesu ich przesyłania do odpowiednich JIP zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz natychmiastowo, trwale i w sposób zautomatyzowany usuwa się te dane z routera w obu następujących sytuacjach:

- a) gdy potwierdzono, zgodnie z art. 12 ust. 3, że przesyłanie danych API i innych danych PNR do odpowiednich JIP zostało zakończone;
- b) gdy dane API lub inne dane PNR dotyczą lotów wewnątrzunijnych innych niż wymienione w wykazach, o których mowa w art. 12 ust. 4.

Router automatycznie informuje eu-LISA i JIP o natychmiastowym usunięciu lotów wewnątrzunijnych, o których mowa w lit. b).

#### Artykuł 15

### Przetwarzanie danych API i innych danych PNR przez JIP

Dane API i inne dane PNR przesyłane do JIP zgodnie z niniejszym rozporządzeniem są następnie przetwarzane przez JIP zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/681, w szczególności w odniesieniu do przepisów dotyczących przetwarzania danych API i innych danych PNR przez JIP, w tym art. 6, 10, 12 i 13 tej dyrektywy, wyłącznie w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania.

JIP lub inne właściwe służby w żadnym wypadku nie przetwarzają danych API ani innych danych PNR w celu profilowania, o którym mowa w art. 11 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/680.

#### Artykuł 16

### Czynności podejmowane w przypadku braku technicznej możliwości korzystania z routera

1. Jeżeli korzystanie z routera do przesyłania danych API lub innych danych PNR jest technicznie niemożliwe z powodu awarii routera, eu-LISA natychmiastowo w sposób zautomatyzowany powiadamia przewoźników lotniczych i JIP o braku takiej technicznej możliwości. W takim przypadku eu-LISA natychmiastowo podejmuje działania mające na celu usunięcie braku technicznej możliwości korzystania z routera, a w razie rozwiązania tego problemu natychmiastowo powiadamia o tym przewoźników lotniczych i JIP.

W okresie pomiędzy tymi powiadomieniami art. 5 ust. 1 nie ma zastosowania w zakresie, w jakim brak technicznej możliwości korzystania z routera uniemożliwia przekazywanie danych API lub innych danych PNR do routera. Przewoźnicy lotniczy przechowują dane API lub inne dane PNR do czasu rozwiązania problemu braku możliwości technicznej. Bezpośrednio po rozwiązaniu problemu braku możliwości technicznej przewoźnicy lotniczy przekazują te dane do routera zgodnie z art. 5 ust. 1.

W razie gdy korzystanie z routera jest technicznie niemożliwe i w wyjątkowych przypadkach związanych z celami niniejszego rozporządzenia, które sprawiają, że JIP muszą natychmiastowo otrzymać dane API lub inne dane PNR, podczas gdy korzystanie z routera jest technicznie niemożliwe, JIP mogą zwrócić się do przewoźników lotniczych o posłużenie się innymi odpowiednimi środkami zapewniającymi niezbędny poziom bezpieczeństwa, jakości i ochrony danych do przekazania danych API lub innych danych PNR bezpośrednio do JIP. JIP przetwarzają dane API lub inne dane PNR otrzymane za pomocą wszelkich innych odpowiednich środków zgodnie z zasadami i zabezpieczeniami określonymi w dyrektywie (UE) 2016/681.

Po otrzymaniu od eu-LISA powiadomienia, że rozwiązano problem braku technicznej możliwości przesyłania, oraz jeżeli potwierdzono zgodnie z art. 12 ust. 3 że przesyłanie danych API lub innych danych PNR za pośrednictwem routera do odpowiedniej JIP zostało zakończone, ta JIP natychmiastowo usuwa dane API lub inne dane PNR, które otrzymała za pomocą innych odpowiednich środków.

2. Jeżeli korzystanie z routera do przesyłania danych API lub innych danych PNR jest technicznie niemożliwe z powodu awarii systemów lub infrastruktury państwa członkowskiego, o których mowa w art. 23, JIP tego państwa członkowskiego natychmiastowo w sposób zautomatyzowany powiadamia pozostałe JIP, eu-LISA i Komisję o tym braku technicznej możliwości. W takim przypadku dane państwo członkowskie natychmiastowo podejmuje działania mające na celu usunięcie braku technicznej możliwości korzystania z routera, a o rozwiązaniu tego problemu natychmiastowo powiadamia pozostałe JIP, eu-LISA i Komisję. Router przechowuje dane API lub inne dane PNR do czasu rozwiązania problemu braku technicznej możliwości. Bezpośrednio po rozwiązaniu problemu braku technicznej możliwości router przesyła te dane zgodnie z art. 12 ust. 1.

W razie gdy korzystanie z routera jest technicznie niemożliwe i w wyjątkowych przypadkach związanych z celami niniejszego rozporządzenia, które sprawiają, że JIP muszą natychmiastowo otrzymać dane API lub inne dane PNR, podczas gdy korzystanie z routera jest technicznie niemożliwe, JIP mogą zwrócić się do przewoźników lotniczych o posłużenie się innymi odpowiednimi środkami, zapewniającymi niezbędny poziom bezpieczeństwa danych, jakości danych i ochrony danych, w celu przekazania danych API lub innych danych PNR bezpośrednio do JIP. JIP przetwarzają dane API lub inne dane PNR otrzymane za pomocą innych odpowiednich środków zgodnie z zasadami i zabezpieczeniami określonymi w dyrektywie (UE) 2016/681.

Po otrzymaniu od eu-LISA powiadomienia, że rozwiązano problem braku technicznej możliwości przesyłania, oraz jeżeli potwierdzono zgodnie z art. 12 ust. 3 że przesyłanie danych API lub innych danych PNR za pośrednictwem routera do odpowiedniej JIP zostało zakończone, ta JIP natychmiastowo usuwa dane API lub inne dane PNR, które otrzymała za pomocą innych odpowiednich środków.

3. Jeżeli korzystanie z routera do przekazywania danych API lub innych danych PNR jest technicznie niemożliwe z powodu awarii systemów lub infrastruktury przewoźnika lotniczego, o których mowa w art. 24, przewoźnik ten natychmiastowo w sposób zautomatyzowany powiadamia JIP, eu-LISA i Komisję o tym braku technicznej możliwości. W takim przypadku dany przewoźnik lotniczy natychmiastowo podejmuje działania mające na celu usunięcie braku technicznej możliwości korzystania z routera, a o rozwiązaniu tego problemu natychmiastowo powiadamia JIP, eu-LISA i Komisję.

W okresie pomiędzy tymi powiadomieniami art. 5 ust. 1 nie ma zastosowania w zakresie, w jakim brak technicznej możliwości korzystania z routera uniemożliwia przekazywanie danych API lub innych danych PNR do routera. Przewoźnicy lotniczy przechowują dane API lub inne dane PNR do czasu rozwiązania problemu braku możliwości technicznej. Bezpośrednio po rozwiązaniu problemu braku możliwości technicznej przewoźnicy lotniczy przekazują te dane do routera zgodnie z art. 5 ust. 1.

W razie gdy korzystanie z routera jest technicznie niemożliwe i w wyjątkowych przypadkach związanych z celami niniejszego rozporządzenia, które sprawiają, że JIP muszą natychmiastowo otrzymać dane API lub inne dane PNR, podczas gdy korzystanie z routera jest technicznie niemożliwe, JIP mogą zwrócić się do przewoźników lotniczych o posłużenie się innymi odpowiednimi środkami zapewniającymi niezbędny poziom bezpieczeństwa, jakości i ochrony danych do przekazania danych API lub innych danych PNR bezpośrednio do JIP. JIP przetwarzają dane API lub inne dane PNR otrzymane za pomocą wszelkich innych odpowiednich środków zgodnie z zasadami i zabezpieczeniami określonymi w dyrektywie (UE) 2016/681.

Po otrzymaniu od eu-LISA powiadomienia, że rozwiązano problem braku technicznej możliwości przesyłania, oraz jeżeli potwierdzono zgodnie z art. 12 ust. 3 że przesyłanie danych API lub innych danych PNR za pośrednictwem routera do odpowiedniej JIP zostało zakończone, ta JIP natychmiastowo usuwa dane API lub inne dane PNR, które otrzymała za pomocą innych odpowiednich środków.

Po rozwiązaniu problemu braku technicznej możliwości dany przewoźnik lotniczy niezwłocznie przedkłada krajowemu organowi nadzorczemu odpowiedzialnemu za dane API, o którym mowa w art. 37, sprawozdanie opisujące wszystkie niezbędne szczegóły dotyczące braku technicznej możliwości, w tym przyczyny braku technicznej możliwości, jego zakres i konsekwencje, a także środki podjęte w celu zaradzenia temu brakowi technicznej możliwości.

#### ROZDZIAŁ 4

### PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE OCHRONY DANYCH OSOBOWYCH I BEZPIECZEŃSTWA

#### Artykuł 17

#### Prowadzenie rejestrów

1. Przewoźnicy lotniczy tworzą rejestry wszystkich operacji przetwarzania dotyczących danych API prowadzonych na podstawie niniejszego rozporządzenia przy użyciu zautomatyzowanych środków, o których mowa w art. 4 ust. 7. Rejestry te obejmują datę, godzinę i miejsce przekazania danych API. Rejestry te nie zawierają żadnych danych osobowych poza informacjami niezbędnymi do identyfikacji odpowiednich pracowników przewoźnika lotniczego.

2. eu-LISA prowadzi rejestry dotyczące wszystkich operacji przetwarzania związanych z przekazywaniem i przesyłaniem danych API i innych danych PNR za pośrednictwem routera na podstawie niniejszego rozporządzenia. Rejestry te obejmują:

- a) informacje o przewoźniku lotniczym, który przekazał dane API i inne dane PNR do routera;
- b) informacje o przewoźniku lotniczym, który przekazał inne dane PNR do routera;
- c) informacje o JIP, do których przesłano dane API za pośrednictwem routera;
- d) informacje o JIP, do których przesłano inne dane PNR za pośrednictwem routera;
- e) datę i godzinę czynności przekazania lub przesłania, o których mowa w lit. a)–d), oraz miejsce przekazania lub przesłania;

- f) dostęp pracowników eu-LISA niezbędny do utrzymywania routera, o którym mowa w art. 26 ust. 3;
- g) inne informacje dotyczące tych operacji przetwarzania, niezbędne do monitorowania bezpieczeństwa i integralności danych API i innych danych PNR oraz zgodności tych operacji przetwarzania z prawem.

Rejestry te nie zawierają żadnych danych osobowych poza informacjami niezbędnymi do identyfikacji odpowiednich pracowników eu-LISA, o których mowa w akapicie pierwszym lit. f).

3. Rejestry, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, wykorzystuje się wyłącznie w celu zapewnienia bezpieczeństwa i integralności danych API i innych danych PNR oraz zgodności przetwarzania z prawem, w szczególności w odniesieniu do zgodności z wymogami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, w tym postępowań w sprawie kar za naruszenie tych wymogów zgodnie z art. 37 i 38.

4. Przewoźnicy lotniczy oraz eu-LISA wprowadzają odpowiednie środki w celu ochrony rejestrów, które stworzyli na podstawie odpowiednio ust. 1 i 2, przed nieuprawnionym dostępem i innymi rodzajami ryzyka dla bezpieczeństwa.

5. Krajowy organ nadzorczy odpowiedzialny za dane API, o którym mowa w art. 37, i JIP mają dostęp do odpowiednich rejestrów, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, jeżeli jest to konieczne do celów, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu.

6. Przewoźnicy lotniczy oraz eu-LISA przechowują rejestry, które utworzyli na podstawie ust. 1 i 2, odpowiednio przez okres roku od momentu ich utworzenia. Po upływie tego okresu natychmiastowo trwale usuwają oni te rejestry.

Jeżeli jednak rejestry te są potrzebne do celów procedur monitorowania lub zapewniania bezpieczeństwa i integralności danych API lub legalności operacji przetwarzania, o których mowa w ust. 3, a w momencie upływu okresu, o którym mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, procedury te już się rozpoczęły, przewoźnicy lotniczy oraz eu-LISA przechowują te rejestry tak długo, jak jest to konieczne do przeprowadzenia tych procedur. W takim przypadku natychmiastowo usuwają oni te rejestry, jeżeli nie są już one konieczne do przeprowadzenia tych procedur.

#### Artykuł 18

### Obowiązki w zakresie ochrony danych

1. Przewoźnicy lotniczy są administratorami w rozumieniu art. 4 pkt 7 rozporządzenia (UE) 2016/679 w odniesieniu do przetwarzania danych API i innych danych PNR stanowiących dane osobowe w odniesieniu do gromadzenia tych danych i przekazywania ich do routera na podstawie niniejszego rozporządzenia.

2. Każde państwo członkowskie wyznacza właściwy organ jako administratora zgodnie z niniejszym artykułem. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję, eu-LISA i pozostałe państwa członkowskie o takich organach

Wszystkie właściwe organy wyznaczone przez państwa członkowskie są współadministratorami zgodnie z art. 21 dyrektywy (UE) 2016/680 w odniesieniu do przetwarzania danych osobowych w routerze.

3. eu-LISA jest podmiotem przetwarzającym w rozumieniu art. 3 pkt 12 rozporządzenia (UE) 2018/1725 do celów przetwarzania danych API i innych danych PNR stanowiących dane osobowe na podstawie niniejszego rozporządzenia za pośrednictwem routera, w tym przesyłania danych z routera do JIP i przechowywania tych danych w routerze ze względów technicznych. eu-LISA zapewnia, aby router był obsługiwany zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze, w których określa obowiązki poszczególnych współadministratorów oraz obowiązki rozdzielone między poszczególnych współadministratorów i podmiot przetwarzający. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 2.

#### Artykuł 19

### Informacje dla pasażerów

Zgodnie z art. 13 rozporządzenia (UE) 2016/679 przewoźnicy lotniczy przekazują pasażerom korzystającym z lotów objętych niniejszym rozporządzeniem informacje na temat celu gromadzenia danych osobowych, rodzaju gromadzonych danych, odbiorców danych osobowych oraz sposobów korzystania przez nich z praw przysługujących im jako osobom, których dane dotyczą.

Informacje te przekazuje się pasażerom na piśmie i w łatwo dostępnym formacie w chwili rezerwacji i w chwili odprawy, niezależnie od środków wykorzystywanych do gromadzenia danych osobowych w momencie odprawy, zgodnie z art. 4.

#### Artykuł 20

### Bezpieczeństwo

1. eu-LISA zapewnia bezpieczeństwo i szyfrowanie danych API i innych danych PNR, w szczególności danych stanowiących dane osobowe, które to dane przetwarza zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. JIP i przewoźnicy lotniczy zapewniają bezpieczeństwo danych API, w szczególności danych API stanowiących dane osobowe, które to dane przetwarzają zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. eu-LISA, JIP i przewoźnicy lotniczy współpracują ze sobą, w ramach swoich obowiązków i zgodnie z prawem Unii, w celu zapewnienia bezpieczeństwa danych.

2. eu-LISA zapewnia bezpieczeństwo i poufność danych dotyczących lotów i tras wybranych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 12 ust. 4. JIP i przewoźnicy lotniczy zapewniają bezpieczeństwo danych API, w szczególności danych API stanowiących dane osobowe, które to dane przetwarzają zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. eu-LISA, JIP i przewoźnicy lotniczy współpracują ze sobą, w ramach swoich obowiązków i zgodnie z prawem Unii, w celu zapewnienia bezpieczeństwa danych.

3. eu-LISA podejmuje środki niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa routera i danych API i innych danych PNR, a w szczególności danych stanowiących dane osobowe, przesyłanych za pośrednictwem routera, w tym poprzez opracowanie, wdrożenie i regularne aktualizowanie planu bezpieczeństwa, planu ciągłości działania i planu przywrócenia gotowości do pracy po wystąpieniu sytuacji nadzwyczajnej, w celu:

- a) zapewnienia fizycznej ochrony routera, w tym poprzez opracowanie planów awaryjnych na potrzeby ochrony jego kluczowych elementów;
- b) zapobiegania nieuprawnionemu przetwarzaniu danych API lub innych danych PNR – w tym nieuprawnionemu dostępowi do nich oraz ich kopiowaniu, modyfikowaniu lub usuwaniu, zarówno podczas przekazywania danych API lub innych danych PNR do i z routera, jak i podczas przechowywania danych API lub innych danych PNR w routerze, gdy jest to niezbędne do zakończenia procesu przesyłania – w szczególności za pomocą odpowiednich technik szyfrowania;
- c) zapewnienia, aby osoby upoważnione do dostępu do routera miały dostęp wyłącznie do danych objętych ich upoważnieniem do dostępu;
- d) zapewnienia możliwości sprawdzenia i ustalenia, którym JIP przesyła się dane API lub inne dane PNR za pośrednictwem routera;
- e) właściwego zgłaszania zarządowi wszelkich błędów w funkcjonowaniu routera;
- f) monitorowania skuteczności środków bezpieczeństwa wymaganych na podstawie niniejszego artykułu i na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1725 oraz – w stosownych przypadkach – oceny i aktualizacji tych środków bezpieczeństwa w świetle zmian technologicznych lub operacyjnych.

Środki, o których mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, nie mają wpływu na art. 32 rozporządzenia (UE) 2016/679, na art. 33 rozporządzenia (UE) 2018/1725 ani na art. 29 dyrektywy (UE) 2016/680.

#### Artykuł 21

### Monitorowanie własnej działalności

Przewoźnicy lotniczy i JIP monitorują wypełnianie swoich odpowiednich obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia, w szczególności w odniesieniu do przetwarzania przez nich danych API stanowiących dane osobowe. W przypadku przewoźników lotniczych monitorowanie obejmuje częstą weryfikację rejestrów, o których mowa w art. 17.

*Artykuł 22***Kontrole ochrony danych osobowych**

1. Niezależne organy nadzorcze, o których mowa w art. 41 dyrektywy (UE) 2016/680, co najmniej raz na cztery lata dokonują kontroli przeprowadzanych przez JIP na potrzeby niniejszego rozporządzenia operacji przetwarzania danych API stanowiących dane osobowe. Państwa członkowskie zapewniają, aby ich niezależne organy nadzorcze dysponowały zasobami i wiedzą fachową wystarczającymi do wykonywania zadań powierzonych im na podstawie niniejszego rozporządzenia.
2. Europejski Inspektor Ochrony Danych co najmniej raz w roku dokonuje kontroli operacji przetwarzania danych API i innych danych PNR stanowiących dane osobowe przeprowadzanych przez eu-LISA na potrzeby niniejszego rozporządzenia, zgodnie z odpowiednimi międzynarodowymi standardami kontroli. Sprawozdanie z takiej kontroli przekazuje się Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji, państwom członkowskim i eu-LISA. eu-LISA ma możliwość przedstawienia uwag dotyczących sprawozdania przed jego przyjęciem.
3. W odniesieniu do operacji przetwarzania, o których mowa w ust. 2, na wniosek Europejskiego Inspektora Ochrony Danych eu-LISA przekazuje żądane informacje, udziela mu dostępu do wszelkich żądanych przez niego dokumentów i do rejestrów, o których mowa w art. 17 ust. 2, oraz umożliwia mu uzyskanie dostępu do wszystkich pomieszczeń eu-LISA w dowolnym momencie.

## ROZDZIAŁ 5

**KWESTIE DOTYCZĄCE ROUTERA***Artykuł 23***Połączenia JIP z routerem**

1. Państwa członkowskie zapewniają swoim JIP połączenie z routerem. Zapewniają one, aby ich krajowe systemy i infrastruktura do odbioru i dalszego przetwarzania danych API i innych danych PNR przekazywanych na podstawie niniejszego rozporządzenia były zintegrowane z routerem.

Państwa członkowskie zapewniają, by połączenie z routerem i integracja z routerem umożliwiły ich JIP otrzymywanie i dalsze przetwarzanie tych danych API i innych danych PNR, a także wymianę wszelkich związanych z nimi komunikatów w sposób zgodny z prawem, bezpieczny, skuteczny i sprawny.

2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające niezbędne szczegółowe przepisy dotyczące połączeń i integracji z routerem, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w tym wymogów bezpieczeństwa danych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 2.

*Artykuł 24***Połączenia przewoźników lotniczych z routerem**

1. Przewoźnicy lotniczy zapewniają, aby byli połączeni z routerem. Zapewniają oni, aby ich systemy i infrastruktura służące przekazywaniu danych API i innych danych PNR do routera na podstawie niniejszego rozporządzenia były zintegrowane z routerem.

Przewoźnicy lotniczy zapewniają, aby połączenie i integracja z routerem umożliwiły im przekazywanie tych danych API i innych danych PNR, jak również wymianę wszelkich powiązanych komunikatów, w sposób zgodny z prawem, bezpieczny, skuteczny i sprawny. W tym celu przewoźnicy lotniczy przeprowadzają – we współpracy z eu-LISA zgodnie z art. 27 ust. 3 – testy przekazywania danych API i innych danych PNR do routera.

2. Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające niezbędne szczegółowe przepisy dotyczące połączeń i integracji z routerem, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, w tym wymogów bezpieczeństwa danych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 2.



*Artykuł 25***Zadania eu-LISA związane z projektowaniem i opracowaniem routera**

1. eu-LISA jest odpowiedzialna za sporządzenie projektu architektury fizycznej routera, jak również za określenie jego specyfikacji technicznej.
2. eu-LISA odpowiada za opracowanie routera, w tym za wszelkie dostosowania techniczne niezbędne do jego funkcjonowania.

Opracowanie routera obejmuje przygotowanie i wdrożenie specyfikacji technicznych, przeprowadzenie testów oraz ogólną koordynację projektu i zarządzanie nim w fazie opracowania.

3. eu-LISA zapewnia, aby router zaprojektowano i opracowano w taki sposób, by umożliwiał korzystanie z funkcji określonych w niniejszym rozporządzeniu, a także by rozpoczął działanie jak najszybciej po przyjęciu przez Komisję aktów delegowanych przewidzianych w art. 4 ust. 12, art. 5 ust. 3, art. 7 ust. 2 oraz aktów wykonawczych przewidzianych w art. 11 ust. 5, art. 12 ust. 4, art. 23 ust. 2, art. 24 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, a także aktów wykonawczych przewidzianych w art. 16 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/681 i po ocenie skutków dla ochrony danych zgodnie z art. 35 rozporządzenia (UE) 2016/679.
4. eu-LISA przekazuje JIP, innym właściwym organom państw członkowskich i przewoźnikom lotniczym zestaw testów zgodności. Zestaw testów zgodności obejmuje środowisko testowe, symulator, zbiory danych testowych oraz plan testów. Zestaw testów zgodności musi umożliwiać kompleksowe testy routera, o którym mowa w ust. 5 i 6, i pozostaje dostępny po zakończeniu tych testów.
5. Jeżeli eu-LISA stwierdzi, że fazę opracowania zakończono w odniesieniu do danych API, bez zbędnej zwłoki przeprowadza kompleksowy test routera we współpracy z JIP i innymi właściwymi organami państw członkowskich oraz przewoźnikami lotniczymi, a także informuje Komisję o wynikach tego testu.
6. Jeżeli eu-LISA stwierdzi, że fazę opracowania zakończono w odniesieniu do innych danych PNR, bez zbędnej zwłoki przeprowadza kompleksowe testy routera, aby zapewnić niezawodność połączeń routera z przewoźnikami lotniczymi i JIP, niezbędne standardowe przekazywanie innych danych PNR przez przewoźników lotniczych oraz przekazywanie i przesyłanie innych danych PNR zgodnie z art. 16 dyrektywy (UE) 2016/681, w tym korzystanie ze wspólnych protokołów i obsługiwanych standardowych formatów danych, o których mowa w art. 16 ust. 2 i 3 tej dyrektywy, w celu zapewnienia czytelności innych danych PNR. Testy takie przeprowadza się we współpracy z JIP i innymi właściwymi organami państw członkowskich oraz przewoźnikami lotniczymi. eu-LISA informuje Komisję o wynikach tych testów.

*Artykuł 26***Zadania eu-LISA związane z hostingiem routera oraz z zarządzaniem technicznym routerem**

1. eu-LISA zapewnia hosting routera w swoich centrach technicznych.
2. eu-LISA jest odpowiedzialna za zarządzanie techniczne routerem, w tym za jego utrzymanie i rozwój techniczny, w sposób zapewniający bezpieczne, skuteczne i sprawne przesyłanie danych API i innych danych PNR za pośrednictwem routera, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Zarządzanie techniczne routerem polega na wykonywaniu wszystkich zadań i wprowadzaniu wszystkich rozwiązań technicznych niezbędnych do zapewnienia prawidłowego funkcjonowania routera zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w sposób nieprzerwany, przez 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu. Obejmuje ono w szczególności prace konserwacyjne i zmiany techniczne konieczne do zapewnienia zadowalającego poziomu jakości technicznej funkcjonowania routera, w szczególności w zakresie dostępności, dokładności i niezawodności przesyłania danych API i innych danych PNR, zgodnie ze specyfikacją techniczną i w jak największym stopniu zgodnie z potrzebami operacyjnymi JIP i przewoźników lotniczych.

3. Pracownicy eu-LISA nie mają dostępu do jakichkolwiek danych API lub innych danych PNR przesyłanych za pośrednictwem routera. Zakaz ten nie wyklucza jednak możliwości uzyskania przez pracowników eu-LISA takiego dostępu w zakresie bezwzględnie niezbędnym do utrzymywania routera i technicznego zarządzania routerem.

4. Bez uszczerbku dla ust. 3 niniejszego artykułu oraz art. 17 regulaminu pracowniczego urzędników Unii Europejskiej określonego w rozporządzeniu Rady (EWG, Euratom, EWWiS) nr 259/68 <sup>(22)</sup>, eu-LISA stosuje właściwe przepisy dotyczące tajemnicy zawodowej lub nakłada inne równoważne obowiązki zachowania poufności na swoich pracowników zobowiązanych do pracy z danymi API i innymi danymi PNR przesyłanymi za pośrednictwem routera. Obowiązki te mają zastosowanie także po odejściu takich pracowników z urzędu lub z pracy lub po zakończeniu przez nich działalności.

#### Artykuł 27

### Zadania pomocnicze eu-LISA związane z routerem

1. Na wniosek JIP, innych właściwych organów państw członkowskich lub przewoźników lotniczych eu-LISA zapewnia im szkolenie w zakresie technicznego korzystania z routera oraz połączenia i integracji z routerem.
2. eu-LISA zapewnia JIP wsparcie w zakresie odbioru danych API i innych danych PNR za pośrednictwem routera zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, w szczególności w kwestii stosowania art. 12 i 23.
3. eu-LISA przeprowadza testy przekazywania danych API i innych danych PNR do routera we współpracy z przewoźnikami lotniczymi zgodnie z art. 24 ust. 1, z wykorzystaniem zestawu testów zgodności, o którym mowa w art. 25 ust. 4.

## ROZDZIAŁ 6

### ZARZĄDZANIE

#### Artykuł 28

### Komisja ds. zarządzania programem

1. Do dnia 28 stycznia 2025 r. zarząd eu-LISA powołuje komisję ds. zarządzania programem. W skład komisji wchodzi 10 członków:
  - a) siedmiu członków wyznaczonych przez zarząd eu-LISA spośród jego członków lub ich zastępców;
  - b) przewodniczący grupy doradczej ds. API-PNR, o której mowa w art. 29;
  - c) jeden pracownik eu-LISA wyznaczony przez jej dyrektora wykonawczego; oraz
  - d) jeden członek wyznaczony przez Komisję.

W odniesieniu do lit. a) członkowie wyznaczeni przez zarząd eu-LISA są wybierani wyłącznie spośród jego członków lub ich zastępców z tych państw członkowskich, do których niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie.

2. Komisja ds. zarządzania programem opracowuje swój regulamin, który ma zostać przyjęty przez zarząd eu-LISA.

Przewodnictwo sprawuje państwo członkowskie, które jest członkiem komisji ds. zarządzania programem.

3. Komisja ds. zarządzania programem nadzoruje realizację zadań eu-LISA związanych z projektowaniem i opracowaniem routera zgodnie z art. 25.

Na wniosek Komisji ds. zarządzania programem eu-LISA przedstawia szczegółowe i aktualne informacje na temat projektowania i opracowania routera, w tym na temat zasobów przydzielonych przez eu-LISA.

4. Komisja ds. zarządzania programem regularnie, co najmniej trzy razy na kwartał, składa zarządowi eu-LISA pisemne sprawozdania z postępów w projektowaniu i opracowaniu routera.
5. Komisji ds. zarządzania programem nie przysługują uprawnienia do podejmowania decyzji ani do reprezentowania zarządu lub członków eu-LISA.
6. Komisja ds. zarządzania programem zostaje rozwiązana z dniem rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, o którym to dniu mowa w art. 45 akapit drugi.

<sup>(22)</sup> Dz.U. L 56 z 4.3.1968, s. 1.

*Artykuł 29***Grupa doradcza ds. API-PNR**

1. Od dnia 28 stycznia 2025 r. grupa doradcza ds. API-PNR, ustanowiona na podstawie art. 27 ust. 1 lit. de) rozporządzenia (UE) 2018/1726, zapewnia zarządowi eu-LISA niezbędną wiedzę fachową związaną z API-PNR, w szczególności w kontekście przygotowywania rocznego programu prac i rocznego sprawozdania z działalności.
2. W miarę dostępności eu-LISA przekazuje grupie doradczej ds. API-PNR wersje – nawet nieostateczne – specyfikacji technicznej i zestawów testów zgodności, o których mowa w art. 25 ust. 1, 2 i 4.
3. Grupa doradcza ds. API-PNR pełni następujące funkcje:
  - a) przekazuje eu-LISA i komisji ds. zarządzania programem wiedzę fachową na temat projektowania i opracowania routera zgodnie z art. 25;
  - b) przekazuje eu-LISA wiedzę fachową na temat hostingu routera i zarządzania technicznym routerem zgodnie z art. 26;
  - c) przedstawia komisji ds. zarządzania programem, na jej wniosek, swoją opinię na temat postępów w projektowaniu i opracowaniu routera, w tym na temat postępów w zakresie specyfikacji technicznych i zestawów testów zgodności, o których mowa w ust. 2.
4. Grupie doradczej ds. API-PNR nie przysługują uprawnienia do podejmowania decyzji ani do reprezentowania zarządu eu-LISA lub jej członków.

*Artykuł 30***Grupa kontaktowa ds. API-PNR**

1. Do odpowiedniego dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, o którym to dniu mowa w art. 45 akapit drugi, zarząd eu-LISA powołuje grupę kontaktową ds. API-PNR.
2. Grupa kontaktowa ds. API-PNR umożliwia komunikację między właściwymi organami państw członkowskich a przewoźnikami lotniczymi w kwestiach technicznych związanych z ich odpowiednimi zadaniami i obowiązkami wynikającymi z niniejszego rozporządzenia.
3. W skład grupy kontaktowej ds. API-PNR wchodzi przedstawiciele właściwych organów państw członkowskich i przewoźników lotniczych, przewodniczący grupy doradczej ds. API-PNR oraz eksperci eu-LISA.
4. Zarząd eu-LISA opracowuje regulamin grupy kontaktowej ds. API-PNR po uzyskaniu opinii grupy doradczej ds. API-PNR.
5. W razie potrzeby zarząd eu-LISA może również powołać podgrupy grupy kontaktowej ds. API-PNR, które omawiają konkretne kwestie techniczne związane z odpowiednimi zadaniami i obowiązkami właściwych organów państw członkowskich i przewoźników lotniczych na podstawie niniejszego rozporządzenia.
6. Grupie kontaktowej ds. API-PNR, w tym jej podgrupom, nie przysługują uprawnienia do podejmowania decyzji ani do reprezentowania zarządu eu-LISA lub jej członków.

*Artykuł 31***Grupa ekspercka ds. API**

1. Do dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, o którym to dniu mowa w art. 45 akapit drugi lit. a), Komisja powołuje grupę ekspercką ds. API zgodnie z przepisami horyzontalnymi dotyczącymi tworzenia i funkcjonowania grup eksperckich Komisji.
2. Grupa ekspercka ds. API umożliwia komunikację między właściwymi organami państw członkowskich oraz między właściwymi organami państw członkowskich a przewoźnikami lotniczymi w kwestiach związanych z polityką dotyczącą ich odpowiednich zadań i obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia, w tym w odniesieniu do kar, o których mowa w art. 38.

3. Grupie eksperckiej ds. API przewodniczy Komisja, a powołuje się ją zgodnie z przepisami horyzontalnymi dotyczącymi tworzenia i funkcjonowania grup eksperckich Komisji. W jej skład wchodzi przedstawiciele odpowiednich organów państw członkowskich, przedstawiciele przewoźników lotniczych i eksperci eu-LISA. Jeżeli jest to istotne dla wykonywania jej zadań, grupa ekspercka ds. API może zaprosić do udziału w swoich pracach odpowiednie zainteresowane strony, w szczególności przedstawiciele Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Inspektora Ochrony Danych i niezależnych krajowych organów nadzorczych.

4. Grupa ekspercka ds. API wykonuje swoje zadania zgodnie z zasadą przejrzystości. Komisja publikuje na swojej stronie internetowej protokoły posiedzeń grupy eksperckiej ds. API oraz inne odpowiednie dokumenty.

#### Artykuł 32

### **Koszty ponoszone przez eu-LISA, Europejskiego Inspektora Ochrony Danych, krajowe organy nadzorcze i państwa członkowskie**

1. Koszty poniesione przez eu-LISA w związku z utworzeniem i funkcjonowaniem routera na podstawie niniejszego rozporządzenia są pokrywane z budżetu ogólnego Unii.

2. Koszty poniesione przez państwa członkowskie w związku z wdrażaniem niniejszego rozporządzenia, a w szczególności w związku z ich połączeniem oraz integracją z routerem, o których mowa w art. 23, są pokrywane z budżetu ogólnego Unii, zgodnie z zasadami kwalifikowalności i stopami współfinansowania określonymi w mających zastosowanie aktach prawnych Unii.

3. Koszty poniesione przez Europejskiego Inspektora Ochrony Danych w związku z zadaniami powierzonymi mu na mocy niniejszego rozporządzenia są pokrywane z budżetu ogólnego Unii.

4. Koszty poniesione przez niezależne krajowe organy nadzorcze w związku z zadaniami powierzonymi im na mocy niniejszego rozporządzenia są pokrywane przez państwa członkowskie.

#### Artykuł 33

### **Odpowiedzialność za router**

Jeżeli niewywiązanie się przez państwo członkowskie lub przewoźnika lotniczego z obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia spowoduje szkodę w routerze, dane państwo członkowskie lub dany przewoźnik lotniczy odpowiada za taką szkodę, zgodnie z przepisami mającego zastosowanie prawa Unii lub prawa krajowego, chyba że – i w zakresie w jakim – wykazano, że eu-LISA, inne państwo członkowskie lub inny przewoźnik lotniczy nie zastosowali należytych środków, by zapobiec wystąpieniu szkody lub zminimalizować jej skutki.

#### Artykuł 34

### **Rozpoczęcie działania routera w odniesieniu do danych API**

Komisja określa bez zbędnej zwłoki, w drodze aktu wykonawczego, termin rozpoczęcia działania routera w odniesieniu do danych API po otrzymaniu informacji od eu-LISA o pomyślnym zakończeniu kompleksowego testu routera, o którym mowa w art. 25 ust. 5. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 2.

Komisja wyznacza termin, o którym mowa w akapicie pierwszym, na datę nie późniejszą niż 30 dni od przyjęcia tego aktu wykonawczego.

#### Artykuł 35

### **Rozpoczęcie działania routera w odniesieniu do innych danych PNR**

Komisja określa bez zbędnej zwłoki, w drodze aktu wykonawczego, termin rozpoczęcia działania routera w odniesieniu do innych danych PNR, po otrzymaniu od eu-LISA informacji o pomyślnym zakończeniu kompleksowych testów routera, o których mowa w art. 25 ust. 6, w tym niezawodności połączeń routera z przewoźnikami lotniczymi i JIP oraz czytelności

innych danych PNR przekazywanych przez przewoźników lotniczych i przesyłanych przez router w niezbędnym standardowym formacie, zgodnie z art. 16 dyrektywy (UE) 2016/681. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 42 ust. 2.

Komisja wyznacza termin, o którym mowa w akapicie pierwszym, na datę nie późniejszą niż 30 dni od dnia przyjęcia tego aktu wykonawczego.

#### Artykuł 36

### Korzystanie z routera na zasadzie dobrowolności

1. Przewoźnicy lotniczy są uprawnieni do korzystania z routera w celu przesyłania informacji, o których mowa w art. 3 ust. 1 i 2 dyrektywy 2004/82/WE, lub innych danych PNR zgromadzonych na podstawie art. 8 dyrektywy (UE) 2016/681, co najmniej jednemu z właściwych JIP, zgodnie z tymi dyrektywami, pod warunkiem że dane państwo członkowskie wyraziło zgodę na takie korzystanie, od odpowiedniej daty ustalonej przez to państwo członkowskie. To państwo członkowskie wyraża zgodę dopiero po ustaleniu, że – w szczególności w odniesieniu do połączenia własnych JIP z routerem oraz połączenia danego przewoźnika lotniczego – informacje mogą być przesyłane w sposób zgodny z prawem, bezpieczny, skuteczny i sprawny.
2. Gdy przewoźnik lotniczy rozpocznie korzystanie z routera zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, wykorzystuje router do przesyłania takich informacji do JIP danego państwa członkowskiego do odpowiedniego dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, o którym mowa w art. 45 akapit drugi. Zaprzestaje się jednak korzystania z routera z dniem określonym przez dane państwo członkowskie, jeżeli to państwo członkowskie uzna, że istnieją obiektywne powody wymagające takiego zaprzestania, i poinformuje o tym przewoźnika lotniczego.
3. Zainteresowane państwo członkowskie:
  - a) zasięga opinii eu-LISA przed wyrażeniem zgody na dobrowolne korzystanie z routera zgodnie z ust. 1;
  - b) z wyjątkiem sytuacji należycie uzasadnionych pilną potrzebą umożliwia zainteresowanemu przewoźnikowi lotniczemu zgłoszenie uwag na temat zamiaru zaprzestania takiego korzystania zgodnie z ust. 2 oraz, w stosownych przypadkach, zasięga opinii eu-LISA w tej sprawie;
  - c) natychmiastowo informuje eu-LISA i Komisję o każdym przypadku takiego korzystania, na które wyraziło zgodę, oraz o zaprzestaniu takiego korzystania i przekazuje wszelkie niezbędne informacje, w tym, w stosownych przypadkach, datę rozpoczęcia korzystania z routera, datę zaprzestania korzystania z routera oraz przyczyny zaprzestania korzystania z routera.

## ROZDZIAŁ 7

### NADZÓR, KARY, STATYSTYKI I PODRĘCZNIK

#### Artykuł 37

### Krajowy organ nadzorczy odpowiedzialny za dane API

1. Państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jeden krajowy organ nadzorczy odpowiedzialny za dane API zajmujący się monitorowaniem stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia na terytorium krajowym przez przewoźników lotniczych i zapewnieniem przestrzegania tych przepisów.
2. Państwa członkowskie zapewniają, by krajowe organy nadzorcze odpowiedzialne za dane API posiadały wszelkie środki i wszelkie uprawnienia dochodzeniowe i wykonawcze niezbędne do wykonywania swoich zadań na podstawie niniejszego rozporządzenia, w tym – w stosownych przypadkach – poprzez nakładanie kar, o których mowa w art. 38. Państwa członkowskie zapewniają, aby wykonywanie uprawnień przyznanych krajowemu organowi nadzorcemu odpowiedzialnemu za dane API podlegało odpowiednim zabezpieczeniom zgodnie z prawami podstawowymi zagwarantowanymi w prawie Unii.
3. Do odpowiedniego dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, o którym to dniu mowa w art. 45 akapit drugi, państwa członkowskie powiadamiają Komisję o nazwie i danych kontaktowych organów wyznaczonych na podstawie ust. 1 niniejszego artykułu. Niezwłocznie powiadamiają one Komisję o wszelkich późniejszych zmianach lub poprawkach w tym zakresie.
4. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla uprawnień organów nadzorczych, o których mowa w art. 51 rozporządzenia (UE) 2016/679, art. 41 dyrektywy (UE) 2016/680 i art. 15 dyrektywy (UE) 2016/681.

### Artykuł 38

#### Kary

1. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia ich wykonywania. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.
2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach i środkach do odpowiedniego dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, o którym to dniu mowa w art. 45 akapit drugi, i niezwłocznie przekazują informacje o wszelkich późniejszych zmianach, które ich dotyczą.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby krajowe organy nadzorcze odpowiedzialne za dane API uwzględniały przy podejmowaniu decyzji w sprawie nałożenia kary i ustalaniu rodzaju i wysokości kary odpowiednie okoliczności, takie jak:
  - a) charakter, waga i czas trwania naruszenia;
  - b) poziom zawinienia przewoźnika lotniczego;
  - c) wcześniejsze naruszenia, których dopuścił się przewoźnik lotniczy;
  - d) ogólny stopień współpracy przewoźnika lotniczego z właściwymi organami;
  - e) wielkość przewoźnika lotniczego, np. liczba pasażerów w ciągu roku;
  - f) wskazanie, czy inne krajowe organy nadzorcze odpowiedzialne za dane API nałożyły wcześniej kary na tego samego przewoźnika lotniczego za to samo naruszenie.
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby powtarzające się przypadki nieprzekazania danych API zgodnie z art. 5 ust. 1 podlegały proporcjonalnym karom finansowym w wysokości do 2 % łącznych obrotów przewoźnika lotniczego w poprzednim roku finansowym. Państwa członkowskie zapewniają, aby niewypełnienie innych obowiązków określonych w niniejszym rozporządzeniu podlegało proporcjonalnym karom, w tym karom finansowym.

### Artykuł 39

#### Statystyki

1. W celu wspierania wdrażania i monitorowania stosowania niniejszego rozporządzenia eu-LISA na podstawie informacji statystycznych, o których mowa w ust. 5 i 6, publikuje co kwartał statystyki dotyczące funkcjonowania routera i przestrzegania przez przewoźników lotniczych zobowiązań określonych w niniejszym rozporządzeniu. Statystyki te nie mogą umożliwiać identyfikacji osób fizycznych.
2. Do celów określonych w ust. 1 router automatycznie przesyła dane wymienione w ust. 5 i 6 do CRRS.
3. W celu wspierania wdrażania i monitorowania stosowania niniejszego rozporządzenia każdego roku eu-LISA zestawia dane statystyczne w sprawozdaniu rocznym za poprzedni rok. Sprawozdanie roczne publikuje i przesyła ona Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji, Europejskiemu Inspektorowi Ochrony Danych, Europejskiej Agencji Straży Granicznej i Przybrzeżnej oraz krajowym organom nadzorczym odpowiedzialnym za dane API, o których mowa w art. 37. W sprawozdaniu rocznym nie ujawnia się poufnych metod pracy ani informacji mogących utrudnić prowadzenie przez właściwe organy państw członkowskich toczących się postępowań.
4. Na wniosek Komisji eu-LISA przedstawia Komisji statystyki dotyczące określonych aspektów wdrażania niniejszego rozporządzenia oraz statystyki, o których mowa w ust. 3.
5. CRRS przekazuje eu-LISA następujące informacje statystyczne niezbędne do celów sprawozdawczości, o której mowa w art. 44, i tworzenia statystyk zgodnie z niniejszym artykułem, przy czym takie statystyki dotyczące danych API nie umożliwiają identyfikacji odpowiednich pasażerów, a mianowicie:
  - a) informacje, czy dane dotyczą pasażera czy członka załogi;
  - b) informacje o obywatelstwie, płci i roku urodzenia pasażera lub członka załogi;

- c) data i początkowy punkt wejścia na pokład, data i port lotniczy odlotu oraz data i port lotniczy przylotu;
- d) rodzaj dokumentu podróży, trzyliterowy kod państwa wydającego dokument podróży oraz data upływu ważności tego dokumentu;
- e) informacje o liczbie pasażerów odprawionych na ten sam lot;
- f) kod przewoźnika lotniczego obsługującego lot;
- g) informacje, czy lot jest lotem regularnym czy nieregularnym;
- h) informacje, czy dane API zostały przekazane w natychmiastowo po zamknięciu lotu;
- i) informacje, czy dane osobowe pasażera są dokładne, kompletne i aktualne;
- j) informacje o środkach technicznych wykorzystywanych do pozyskiwania danych API.

6. CRRS przekazuje eu-LISA następujące informacje statystyczne niezbędne do celów sprawozdawczości, o której mowa w art. 44, i tworzenia statystyk zgodnie z niniejszym artykułem, przy czym takie statystyki dotyczące innych danych PNR nie umożliwiają identyfikacji odpowiednich pasażerów:

- a) datę i godzinę otrzymania wiadomości PNR przez router;
- b) informacje o locie zawarte w planie podróży w konkretnej wiadomości PNR;
- c) informacje o wspólnym kodzie zawarte w konkretnej wiadomości PNR.

7. Do celów sprawozdawczości, o której mowa w art. 44, i tworzenia statystyk zgodnie z niniejszym artykułem eu-LISA przechowuje w CRRS dane, o których mowa w ust. 5 i 6 niniejszego artykułu. Przechowuje ona takie dane przez okres pięciu lat zgodnie z ust. 2, zapewniając zarazem, aby dane te nie pozwalały na identyfikację odpowiednich pasażerów. CRRS dostarcza należycie upoważnionemu personelowi JIP oraz innych odpowiednich organów państw członkowskich sprawozdania i statystyki, podlegające indywidualnym dostosowaniom, dotyczące danych API, o których mowa w ust. 5 niniejszego artykułu, i innych danych PNR, o których mowa w ust. 6 niniejszego artykułu, do celów wdrażania i monitorowania stosowania niniejszego rozporządzenia.

8. Wykorzystanie danych, o których mowa w ust. 5 i 6 niniejszego artykułu, nie może prowadzić do profilowania osób, o którym mowa w art. 11 ust. 3 dyrektywy (UE) 2016/680, ani do dyskryminacji osób ze względów wymienionych w art. 21 Karty. Dane, o których mowa w ust. 5 i 6 niniejszego artykułu, nie wykorzystuje się do porównywania z danymi osobowymi, znajdowania dopasowań do danych osobowych ani łączenia ich z danymi osobowymi.

9. Procedury wprowadzone przez eu-LISA w celu monitorowania opracowania i funkcjonowania routera, o których mowa w art. 39 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/818, obejmują możliwość regularnego generowania statystyk na potrzeby tego monitorowania.

#### Artykuł 40

#### **Praktyczny podręcznik**

Komisja, w ścisłej współpracy z JIP, innymi odpowiednimi organami państw członkowskich, przewoźnikami lotniczymi i odpowiednimi organami i agencjami Unii, przygotowuje i publicznie udostępnia praktyczny podręcznik zawierający wytyczne, zalecenia i najlepsze praktyki dotyczące wdrażania niniejszego rozporządzenia, w tym dotyczące przestrzegania praw podstawowych oraz dotyczące kar zgodnie z art. 38.

Praktyczny podręcznik uwzględnia inne odpowiednie podręczniki.

Komisja przyjmuje praktyczny podręcznik w formie zalecenia.

## ROZDZIAŁ 8

## ZWIĄZEK Z INNYMI OBOWIĄZUJĄCYMI INSTRUMENTAMI

## Artykuł 41

**Zmiana rozporządzenia (UE) 2019/818**

Art. 39 ust. 1 i 2 rozporządzenia (UE) 2019/818 otrzymują brzmienie:

„1. Centralne repozytorium sprawozdawczo-statystyczne ustanawia się, aby wspierać realizację celów systemów SIS, Eurodac i ECRIS-TCN zgodnie z odpowiednimi aktami prawnymi regulującymi te systemy oraz zapewniać międzysystemowe dane statystyczne i sprawozdania analityczne służące strategiom politycznym, celom operacyjnym i celom związanym z jakością danych. Centralne repozytorium sprawozdawczo-statystyczne wspiera ponadto realizację celów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/13 (\*).

2. eu-LISA ustanawia i wdraża centralne repozytorium sprawozdawczo-statystyczne oraz zapewnia jego hosting w swoich centrach technicznych; repozytorium to zawiera dane i statystyki, o których mowa w art. 74 rozporządzenia (UE) 2018/1862 oraz art. 32 rozporządzenia (UE) 2019/816, logicznie oddzielone według systemu informacyjnego UE. eu-LISA gromadzi ponadto dane i statystyki z routera, o których mowa w art. 39 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2025/13. Dostęp do centralnego repozytorium sprawozdawczo-statystycznego w postaci kontrolowanego, bezpiecznego dostępu i określonych profili użytkowników przyznaje się – wyłącznie w celach sprawozdawczo-statystycznych – organom, o których mowa w art. 74 rozporządzenia (UE) 2018/1862, art. 32 rozporządzenia (UE) 2019/816 i art. 13 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2025/13.

(\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/13 z dnia 19 grudnia 2024 r. w sprawie gromadzenia i przekazywania danych pasażera przekazywanych przed podróżą w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania oraz zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/818 (Dz.U. L, 2025/13, 8.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/13/oj>).”.

## ROZDZIAŁ 9

## PRZEPISY KOŃCOWE

## Artykuł 42

**Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011. W przypadku gdy komitet nie wyda opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

## Artykuł 43

**Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 4 ust. 11 i 12, art. 5 ust. 4 i art. 7 ust. 5 powierza się Komisji na okres dwóch lat od dnia 28 stycznia 2025 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

Co się tyczy aktu delegowanego przyjętego na mocy art. 4 ust. 11, jeżeli Parlament Europejski albo Rada wyraziły sprzeciw na podstawie ust. 6 niniejszego artykułu, nie mogą one sprzeciwić się automatycznemu przedłużeniu, o którym mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu.



3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 4 ust. 12, art. 5 ust. 4 i art. 7 ust. 5, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 4 ust. 11 lub 12, art. 5 ust. 4 lub art. 7 ust. 5 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

#### Artykuł 44

#### Monitorowanie i ocena

1. eu-LISA zapewnia wprowadzenie procedur w zakresie monitorowania opracowania routera pod kątem celów dotyczących planowania i kosztów oraz procedur w zakresie monitorowania funkcjonowania routera pod kątem celów dotyczących rezultatów technicznych, opłacalności, bezpieczeństwa i jakości działania.
2. Do dnia 29 stycznia 2026 r., a następnie co roku w trakcie fazy opracowania routera eu-LISA przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie ze stanu prac nad opracowaniem routera. Sprawozdanie zawiera szczegółowe informacje na temat poniesionych kosztów oraz wszelkich rodzajów ryzyka, które mogą mieć wpływ na ogólne koszty pokrywane z budżetu ogólnego Unii zgodnie z art. 32.
3. Po rozpoczęciu działania routera eu-LISA sporządza i przekazuje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające szczegółowe wyjaśnienia dotyczące sposobu, w jaki osiągnięto cele, w szczególności, w zakresie planowania i kosztów, a także powody ewentualnych rozbieżności.
4. Do dnia 29 stycznia 2029 r., a następnie co cztery lata Komisja sporządza sprawozdanie zawierające ogólną ocenę niniejszego rozporządzenia, w tym konieczności i wartości dodanej gromadzenia danych API, a także ocenę:
  - a) stosowania niniejszego rozporządzenia;
  - b) zakresu, w jakim niniejsze rozporządzenie osiągnęło swoje cele;
  - c) wpływu niniejszego rozporządzenia na prawa podstawowe chronione prawem Unii;
  - d) wpływu niniejszego rozporządzenia na komfort podróży pasażerów podróżujących zgodnie z prawem;
  - e) wpływu niniejszego rozporządzenia na konkurencyjność sektora lotnictwa i obciążenia spoczywające na przedsiębiorstwach;
  - f) jakości danych przesyłanych przez router do JIP;
  - g) wydajności routera w odniesieniu do JIP.

Na potrzeby akapitu pierwszego lit. e) sprawozdanie Komisji odnosi się również do wzajemnego oddziaływania niniejszego rozporządzenia z innymi odpowiednimi aktami ustawodawczymi Unii, w szczególności z rozporządzeniami (WE) nr 767/2008, (UE) 2017/2226 i (UE) 2018/1240, w celu oceny ogólnego wpływu powiązanych obowiązków sprawozdawczych na przewoźników lotniczych, określenia przepisów, które można – w razie potrzeby – zaktualizować i uprościć, aby zmniejszyć obciążenia spoczywające na przewoźnikach lotniczych, oraz rozważenia działań i środków, które można podjąć w celu zmniejszenia całkowitej presji kosztowej na przewoźników lotniczych.

5. Ocena, o której mowa w ust. 4, obejmuje również ocenę konieczności, proporcjonalności i skuteczności objęcia zakresem niniejszego rozporządzenia obowiązkowego gromadzenia i przekazywania danych API dotyczących lotów wewnątrzunijnych.
6. Komisja przekazuje powyższe sprawozdanie oceniające Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Europejskiemu Inspektorowi Danych Osobowych i Agencji Praw Podstawowych Unii Europejskiej. W stosownych przypadkach, w świetle przeprowadzonej oceny, Komisja przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wniosek ustawodawczy mający na celu zmianę niniejszego rozporządzenia.
7. Państwa członkowskie i przewoźnicy lotniczy przekazują eu-LISA i Komisji, na ich wniosek, informacje niezbędne do sporządzenia sprawozdań, o których mowa w ust. 2, 3 i 4. W szczególności państwa członkowskie przekazują ilościowe i jakościowe informacje na temat gromadzenia danych API pod kątem operacyjnym. Informacje te nie mogą obejmować danych osobowych. Państwa członkowskie mogą odmówić przekazania takich informacji, jeżeli jest to niezbędne – i w stopniu, w jakim jest to niezbędne – aby nie ujawniać poufnych metod pracy lub nie zagrażać toczącym się postępowaniom prowadzonym przez ich JIP lub inne właściwe służby. Komisja zapewnia odpowiednią ochronę wszelkich przekazywanych informacji poufnych.

#### Artykuł 45

#### **Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się:

- a) w odniesieniu do danych API – po upływie dwóch lat od dnia rozpoczęcia działania routera, który Komisja ustala zgodnie z art. 34; oraz
- b) w odniesieniu do innych danych PNR – po upływie czterech lat od dnia rozpoczęcia działania routera, który Komisja ustala zgodnie z art. 35.

Jednakże:

- a) art. 4 ust. 12, art. 5 ust. 3, art. 7 ust. 5, art. 11 ust. 5, art. 12 ust. 6, art. 18 ust. 4, art. 23 ust. 2, art. 24 ust. 2, art. 25, 28 i 29, art. 32 ust. 1, art. 34, 35, 42 i 43 stosuje się od dnia 28 stycznia 2025 r.;
- b) art. 6, art. 17 ust. 1, 2, i 3, art. 18 ust. 1, 2 i 3, art. 19, 20, 26, 27, 33 i 36 stosuje się od dnia rozpoczęcia działania routera, który Komisja ustala zgodnie z art. 34 i 35.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane w państwach członkowskich zgodnie z Traktatami.

Sporządzono w Brukseli dnia 19 grudnia 2024 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodnicząca

R. METSOLA

W imieniu Rady

Przewodniczący

BÓKA J.