



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 14 Δεκεμβρίου 2022
(OR. en)

15719/22

Διοργανικός φάκελος:
2022/0425 (COD)

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

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	14 Δεκεμβρίου 2022
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2022) 731 final
Θέμα:	Πρόταση ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες με σκοπό την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων, και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/818

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2022) 731 final.

συνημμ.: COM(2022) 731 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Στρασβούργο, 13.12.2022
COM(2022) 731 final

2022/0425 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες με σκοπό την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων, και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/818

{SWD(2022) 424 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

Την τελευταία δεκαετία στην ΕΕ και σε άλλα μέρη του κόσμου σημειώθηκε αύξηση του σοβαρού και οργανωμένου εγκλήματος. Σύμφωνα με την αξιολόγηση απειλής όσον αφορά το σοβαρό και οργανωμένο έγκλημα στην ΕΕ, το μεγαλύτερο μέρος του οργανωμένου εγκλήματος αφορά διεθνείς μετακινήσεις, συνήθως με στόχο τη λαθραία διακίνηση ανθρώπων, ναρκωτικών ή άλλων παράνομων εμπορευμάτων με προορισμό την ΕΕ. Συγκεκριμένα, οι εγκληματίες χρησιμοποιούν συχνά τους κύριους αερολιμένες της ΕΕ, καθώς και μικρότερους περιφερειακούς αερολιμένες τους οποίους εκμεταλλεύονται αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους¹. Ομοίως, η έκθεση της Ευρωπόλ για την κατάσταση και τις τάσεις της τρομοκρατίας δείχνει ότι η τρομοκρατική απειλή στην ΕΕ παραμένει πραγματική και σοβαρή², επισημαίνοντας ότι οι περισσότερες τρομοκρατικές εκστρατείες έχουν διεθνικό χαρακτήρα καθώς περιλαμβάνουν είτε διακρατικές επαφές είτε μετακινήσεις εκτός της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, οι πληροφορίες σχετικά με τους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών αποτελούν σημαντικό εργαλείο για τις αρχές επιβολής του νόμου ώστε να καταπολεμήσουν το σοβαρό έγκλημα και την τρομοκρατία στην ΕΕ.

Τα δεδομένα των επιβατών αεροπορικών μεταφορών περιλαμβάνουν τις εκ των προτέρων πληροφορίες για τους επιβάτες (API) και τις καταστάσεις ονομάτων επιβατών (PNR), οι οποίες, όταν χρησιμοποιούνται μαζί, είναι ιδιαίτερα αποτελεσματικές για την ταυτοποίηση ταξιδιωτών υψηλού κινδύνου και για την επιβεβαίωση του τρόπου μετακίνησης των υπόπτων. Όταν ένας επιβάτης αγοράζει εισιτήριο από αερομεταφορέα, δημιουργείται PNR από τα συστήματα κρατήσεων των αερομεταφορέων για επαγγελματικούς σκοπούς. Περιλαμβάνονται στοιχεία σχετικά με το πλήρες δρομολόγιο, τα στοιχεία πληρωμής, τα στοιχεία επικοινωνίας και ειδικά αιτήματα του επιβάτη. Όταν ισχύει σχετική υποχρέωση, αυτά τα δεδομένα PNR αποστέλλονται στη μονάδα στοιχείων επιβατών (ΜΣΕ) της χώρας προορισμού και συχνά της χώρας αναχώρησης.

Στην ΕΕ, το 2016 εκδόθηκε η οδηγία PNR³ προκειμένου να διασφαλιστεί ότι όλα τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τους κανόνες για τη συλλογή δεδομένων PNR από τους αερομεταφορείς με σκοπό την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων, με την επιφύλαξη των υφιστάμενων κανόνων της ΕΕ σχετικά με την υποχρέωση των αερομεταφορέων να συλλέγουν δεδομένα API που ορίζονται στην οδηγία API⁴. Σύμφωνα με την οδηγία PNR, τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλίσουν ότι οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν δεδομένα PNR στο μέτρο

¹ Ευρωπόλ, Serious and Organised Crime Threat Assessment (Αξιολόγηση απειλής όσον αφορά το σοβαρό και οργανωμένο έγκλημα) (SOCTA), 2021, https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/socta2021_1.pdf.

² Ευρωπόλ, Terrorism Situation and Trend Report (Te-SAT) (Έκθεση για την κατάσταση και τις τάσεις της τρομοκρατίας), 2021, https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/tesat_2021_0.pdf.

³ Οδηγία (ΕΕ) 2016/681 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, σχετικά με τη χρήση των δεδομένων που περιέχονται στις καταστάσεις ονομάτων επιβατών (PNR) για την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων.

⁴ Οδηγία 2004/82/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με την υποχρέωση των μεταφορέων να κοινοποιούν τα στοιχεία των επιβατών.

που έχουν ήδη συγκεντρώσει τα δεδομένα αυτά κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών τους. Η οδηγία PNR επιτρέπει την από κοινού επεξεργασία τόσο δεδομένων API όσο και δεδομένων PNR, δεδομένου ότι ο ορισμός της έννοιας «δεδομένα PNR» περιλαμβάνει «τυχόν εκ των προτέρων συλλεχθέντα δεδομένα για τους επιβάτες (API)»⁵. Ωστόσο, η οδηγία PNR δεν υποχρεώνει τους αερομεταφορείς να συλλέγουν δεδομένα εκτός της συνήθους πορείας των εργασιών τους. Κατά συνέπεια, η οδηγία PNR δεν οδηγεί στη συλλογή του πλήρους συνόλου δεδομένων API, δεδομένου ότι οι αερομεταφορείς δεν έχουν κανέναν επιχειρηματικό σκοπό να συλλέγουν τέτοια δεδομένα.

Μόνον όταν ισχύει σχετική υποχρέωση, τα δεδομένα API συλλέγονται από τον αερομεταφορέα κατά τον έλεγχο εισιτηρίων του επιβάτη (διαδικτυακός έλεγχος εισιτηρίων και στον αερολιμένα). Στη συνέχεια, τα δεδομένα αποστέλλονται στις αρμόδιες συνοριακές αρχές ως πλήρες «δηλωτικό κατάστασης επιβατών» που περιέχει όλους τους επιβάτες επί του αεροσκάφους κατά την αναχώρησή του. Ενώ τα δεδομένα API θεωρούνται «επαληθευμένες» πληροφορίες, καθώς αντιστοιχούν σε ταξιδιώτες που επιβιβάστηκαν τελικά στο αεροσκάφος και πρόκειται για πληροφορίες που μπορούν επίσης να χρησιμοποιηθούν από τις αρχές επιβολής του νόμου για την ταυτοποίηση υπόπτων και αναζητούμενων προσώπων, τα δεδομένα PNR είναι «μη επαληθευμένες» πληροφορίες που παρέχουν οι επιβάτες. Τα δεδομένα PNR ενός συγκεκριμένου επιβάτη συνήθως δεν περιέχουν όλα τα πιθανά στοιχεία PNR, αλλά μόνον εκείνα που παρέχονται από τον επιβάτη και/ή είναι απαραίτητα για την κράτηση και, ως εκ τούτου, για τους συνήθεις επιχειρηματικούς σκοπούς του αερομεταφορέα.

Μετά την έκδοση της οδηγίας API το 2004, υπάρχει γενική συναίνεση ότι τα δεδομένα API δεν αποτελούν μόνο βασικό μέσο για τη διαχείριση των συνόρων, αλλά και σημαντικό εργαλείο για τους σκοπούς επιβολής του νόμου, ιδίως για την καταπολέμηση του σοβαρού εγκλήματος και της τρομοκρατίας. Έτσι, σε διεθνές επίπεδο, από το 2014 έχει διατυπωθεί επανειλημμένα στις αποφάσεις του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών έκκληση για τη δημιουργία και την παγκόσμια ανάπτυξη συστημάτων API και PNR για σκοπούς επιβολής του νόμου⁶. Επιπλέον, η δέσμευση των κρατών που συμμετέχουν στον Οργανισμό για την Ασφάλεια και τη Συνεργασία στην Ευρώπη (ΟΑΣΕ) να δημιουργήσουν συστήματα API επιβεβαιώνει τη σημασία της χρήσης των δεδομένων αυτών για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και του διεθνικού εγκλήματος.⁷

Όπως προκύπτει από την έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την επανεξέταση της οδηγίας PNR, η από κοινού επεξεργασία δεδομένων API και PNR από τις αρμόδιες αρχές επιβολής του νόμου —κάτι που σημαίνει ότι η συλλογή δεδομένων PNR από τους αερομεταφορείς για τους συνήθεις επιχειρηματικούς σκοπούς τους και η διαβίβασή τους στις αρμόδιες αρχές επιβολής του νόμου συμπληρώνονται από την υποχρέωση των αερομεταφορέων να συλλέγουν και να διαβιβάζουν δεδομένα API— αυξάνει σημαντικά την αποτελεσματικότητα της καταπολέμησης των σοβαρών εγκλημάτων και της τρομοκρατίας στην ΕΕ⁸. Η συνδυασμένη χρήση δεδομένων API και δεδομένων PNR επιτρέπει στις αρμόδιες εθνικές

⁵ Βλέπε σημείο 18 του παραρτήματος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681.

⁶ Αποφάσεις 2178(2014), 2309(2016), 2396(2017), 2482(2019) του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών, καθώς και [απόφαση 6/16 του Συμβουλίου Υπουργών](#) του ΟΑΣΕ, της 9ης Δεκεμβρίου 2016, σχετικά με την ενίσχυση της χρήσης των εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες.

⁷ [Απόφαση 6/16 του Συμβουλίου Υπουργών](#) του ΟΑΣΕ, της 9ης Δεκεμβρίου 2016, σχετικά με την ενίσχυση της χρήσης των εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες.

⁸ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την έκθεση σχετικά με την επανεξέταση της οδηγίας 2016/681, SWD(2020) 128 final.

αρχές να επιβεβαιώνουν την ταυτότητα των επιβατών και βελτιώνει σημαντικά την αξιοπιστία των δεδομένων PNR. Αυτή η συνδυασμένη χρήση πριν από την άφιξη επιτρέπει επίσης στις αρχές επιβολής του νόμου να διενεργούν αξιολόγηση και να εκτελούν στενότερο έλεγχο μόνο των προσώπων που είναι πιθανότερο, βάσει αντικειμενικών κριτηρίων και πρακτικών αξιολόγησης, και σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο, να συνιστούν απειλή για την ασφάλεια. Αυτό διευκολύνει το ταξίδι όλων των άλλων επιβατών και μειώνει τον κίνδυνο να υποβληθούν οι επιβάτες σε εξέταση κατά την άφιξή τους από τις αρμόδιες αρχές βάσει στοιχείων διακριτικής ευχέρειας, όπως η φυλετική ή εθνοτική καταγωγή, τα οποία οι αρχές επιβολής του νόμου ενδέχεται να συνδέουν εσφαλμένα με κινδύνους για την ασφάλεια.

Ωστόσο, το ισχύον νομικό πλαίσιο της ΕΕ ρυθμίζει μόνο τη χρήση των δεδομένων PNR για την καταπολέμηση του σοβαρού εγκλήματος και της τρομοκρατίας, αλλά δεν το πράττει ειδικά για τα δεδομένα API, τα οποία μπορούν να ζητούνται μόνο για πτήσεις που προέρχονται από τρίτες χώρες, με αποτέλεσμα να υπάρχει κενό ασφάλειας, ιδίως όσον αφορά τις πτήσεις εντός της ΕΕ για τις οποίες τα κράτη μέλη ζητούν από τους αερομεταφορείς να διαβιβάζουν δεδομένα PNR. Οι μονάδες στοιχείων επιβατών επιτυγχάνουν τα πλέον αποτελεσματικά επιχειρησιακά αποτελέσματα σε πτήσεις όπου συλλέγονται τόσο δεδομένα API όσο και δεδομένα PNR. Αυτό σημαίνει ότι οι αρμόδιες αρχές επιβολής του νόμου δεν μπορούν να επωφεληθούν από τα αποτελέσματα της από κοινού επεξεργασίας δεδομένων API και δεδομένων PNR σε πτήσεις εντός της ΕΕ για τις οποίες διαβιβάζονται μόνο δεδομένα PNR.

Για την κάλυψη αυτού του κενού, στη στρατηγική της Επιτροπής προς έναν πλήρως λειτουργικό και ανθεκτικό χώρο Σένγκεν, του Ιουνίου του 2021, ζητήθηκε η αυξημένη χρήση δεδομένων API σε συνδυασμό με δεδομένα PNR για πτήσεις εντός του χώρου Σένγκεν, ώστε να ενισχυθεί σημαντικά η εσωτερική ασφάλεια, σύμφωνα με το θεμελιώδες δικαίωμα στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και το θεμελιώδες δικαίωμα της ελεύθερης κυκλοφορίας⁹.

Ως εκ τούτου, ο προτεινόμενος κανονισμός αποσκοπεί στη θέσπιση καλύτερων κανόνων για τη συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API από τους αερομεταφορείς με σκοπό την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων. Προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τα σχετικά θεμελιώδη δικαιώματα που κατοχυρώνονται στον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ (στο εξής: Χάρτης), ιδίως τα δικαιώματα στην ιδιωτική ζωή και στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, καθώς και με τις απορρέουσες απαιτήσεις αναγκαιότητας και αναλογικότητας, η πρόταση, όπως εξηγείται κατωτέρω, είναι προσεκτικά περιορισμένη ως προς το πεδίο εφαρμογής της και περιέχει αυστηρά όρια και διασφαλίσεις για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Οι προτεινόμενοι κανόνες σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων API για τους σκοπούς της πρόληψης, ανίχνευσης, διερεύνησης και δίωξης τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων ευθυγραμμίζονται με τους ισχύοντες κανόνες για την επεξεργασία δεδομένων PNR, όπως ορίζονται στην οδηγία PNR¹⁰. Λαμβάνουν υπόψη τις ερμηνείες του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην πρόσφατη νομολογία του, ιδίως τα όσα προσδιορίζονται στη νομολογία σχετικά με την επεξεργασία δεδομένων PNR για πτήσεις εντός της ΕΕ, σύμφωνα

⁹ COM(2021) 277 final (2.6.2021).

¹⁰ Η οδηγία PNR καθορίζει τις προϋποθέσεις για την επεξεργασία των δεδομένων, όπως τις εμπλεκόμενες αρμόδιες αρχές (άρθρο 7), την περίοδο διατήρησης των δεδομένων (άρθρο 12) και την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα (άρθρο 13).

με την οποία η διαβίβαση δεδομένων PNR στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών για πτήσεις εντός της ΕΕ πρέπει να είναι επιλεκτική και δεν μπορεί να είναι συστηματική, εκτός εάν αυτό δικαιολογείται λόγω πραγματικής και παρούσας ή προβλέψιμης τρομοκρατικής απειλής¹¹.

Στον βαθμό που υπάρχει πιθανή επικάλυψη μεταξύ του προτεινόμενου κανονισμού και των κανόνων της οδηγίας PNR, λαμβανομένου υπόψη ότι —όπως αναφέρθηκε— βάσει της εν λόγω οδηγίας ο ορισμός των «δεδομένων PNR» περιλαμβάνει «τυχόν εκ των προτέρων συλλεχθέντα δεδομένα για τους επιβάτες (API)», υπερσχύουν οι κανόνες του προτεινόμενου κανονισμού, δεδομένου ότι πρόκειται τόσο για *lex specialis* όσο και για *lex posterior*. Ενώ τα κράτη μέλη πρέπει, σύμφωνα με την οδηγία PNR, να θεσπίσουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να διασφαλίσουν ότι οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν δεδομένα PNR στο μέτρο που έχουν ήδη συγκεντρώσει τα δεδομένα αυτά κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών τους, ο προτεινόμενος κανονισμός επιβάλλει στους αερομεταφορείς την υποχρέωση να συλλέγουν δεδομένα API σε συγκεκριμένες περιπτώσεις και να διαβιβάζουν τα εν λόγω δεδομένα με συγκεκριμένο τρόπο. Ως εκ τούτου, ο προτεινόμενος κανονισμός συμπληρώνει την οδηγία PNR, καθώς διασφαλίζει ότι σε όλες τις περιπτώσεις στις οποίες οι αρμόδιες αρχές επιβολής του νόμου —δηλαδή οι μονάδες στοιχείων επιβατών— λαμβάνουν δεδομένα PNR δυνάμει της οδηγίας PNR, οι αερομεταφορείς υποχρεούνται επίσης να συλλέγουν και να διαβιβάζουν δεδομένα API προς τις εν λόγω αρμόδιες αρχές.

Μετά τη διαβίβαση δεδομένων API σε μονάδες στοιχείων επιβατών (ΜΣΕ) που θεσπίστηκαν με την οδηγία PNR, εκτός από τις περιορισμένες σχετικές απαιτήσεις, όπως ορίζονται στον προτεινόμενο κανονισμό, οι κανόνες για την επακόλουθη επεξεργασία δεδομένων API από τις ΜΣΕ είναι εκείνοι που ορίζονται στην οδηγία PNR. Όπως προαναφέρθηκε, η οδηγία PNR επιτρέπει την από κοινού επεξεργασία δεδομένων API και δεδομένων PNR, δεδομένου ότι ο ορισμός των δεδομένων PNR περιλαμβάνει «τυχόν εκ των προτέρων συλλεχθέντα δεδομένα για τους επιβάτες (API)», συμπεριλαμβανομένων, συνεπώς, των δεδομένων API που λαμβάνονται από τις ΜΣΕ σύμφωνα με τον προτεινόμενο κανονισμό. Κατά συνέπεια, εφαρμόζονται οι κανόνες του άρθρου 6 και των άρθρων 9 και επόμενα της οδηγίας PNR, όσον αφορά ζητήματα όπως οι ακριβείς σκοποί της επεξεργασίας, οι περίοδοι διατήρησης, η διαγραφή, η ανταλλαγή πληροφοριών, η διαβίβαση από τα κράτη μέλη προς τρίτες χώρες και ειδικές διατάξεις για την προστασία των εν λόγω δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα.

Επιπλέον, οι γενικά εφαρμοστέες πράξεις του δικαίου της ΕΕ θα εφαρμόζονται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται σε αυτές. Όσον αφορά την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, αυτό ισχύει, ιδίως, για τον γενικό κανονισμό για την προστασία δεδομένων (ΓΚΠΔ)¹², την οδηγία για την προστασία των δεδομένων στο πλαίσιο της επιβολής του νόμου (LED)¹³ και τον κανονισμό της ΕΕ για την προστασία των δεδομένων¹⁴. Οι εν λόγω πράξεις δεν επηρεάζονται από την παρούσα πρόταση.

¹¹ ΔΕΕ, απόφαση στην υπόθεση C-817/19, *Ligue des droits humains*.

¹² Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών.

¹³ Οδηγία (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από αρμόδιες αρχές για τους σκοπούς της πρόληψης, διερεύνησης, ανάχνευσης ή δίωξης ποινικών αδικημάτων ή της εκτέλεσης ποινικών κυρώσεων και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών.

Η δυνατότητα εφαρμογής των προαναφερόμενων πράξεων του δικαίου της Ένωσης στην επεξεργασία των δεδομένων API που λαμβάνονται βάσει του παρόντος κανονισμού σημαίνει ότι τα κράτη μέλη εφαρμόζουν το δίκαιο της Ένωσης κατά την έννοια του άρθρου 51 παράγραφος 1 του Χάρτη, με αποτέλεσμα να εφαρμόζονται και οι κανόνες του Χάρτη. Ειδικότερα, οι κανόνες των εν λόγω πράξεων του δικαίου της Ένωσης πρέπει να ερμηνεύονται υπό το πρίσμα του Χάρτη.

Διασφαλίζοντας τη συνοχή με τους κανόνες που ορίζονται στην πρόταση κανονισμού σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων API για σκοπούς συνοριακού ελέγχου και τη βελτίωση της αποδοτικότητας στις διαβιβάσεις δεδομένων API, η παρούσα πρόταση προβλέπει την υποχρέωση των αερομεταφορέων να συλλέγουν το ίδιο σύνολο δεδομένων API και να τα διαβιβάζουν στον ίδιο δρομολογητή που έχει δημιουργηθεί βάσει του εν λόγω άλλου προτεινόμενου κανονισμού.

Η συλλογή δεδομένων API από ταξιδιωτικά έγγραφα συνάδει επίσης με τις κατευθυντήριες γραμμές του ΔΟΠΑ για τα μηχανικώς αναγνώσιμα ταξιδιωτικά έγγραφα¹⁵, οι οποίες έχουν μεταφερθεί στον κανονισμό 2019/1157 για την ενίσχυση της ασφάλειας των δελτίων ταυτότητας των πολιτών της Ένωσης, στην οδηγία 2019/997 του Συμβουλίου σχετικά με τα προσωρινά ταξιδιωτικά έγγραφα της ΕΕ και στον κανονισμό 2252/2004 σχετικά με την καθιέρωση προτύπων για τα χαρακτηριστικά ασφαλείας και τη χρήση βιομετρικών στοιχείων στα διαβατήρια. Οι κανονισμοί αυτοί ανοίγουν τον δρόμο για την αυτοματοποιημένη εξαγωγή πλήρων και υψηλής ποιότητας δεδομένων από ταξιδιωτικά έγγραφα.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

• Νομική βάση

Για την παρούσα πρόταση κανονισμού σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων API για την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων, λαμβανομένου υπόψη του σκοπού και των προβλεπόμενων μέτρων, η κατάλληλη νομική βάση είναι το άρθρο 82 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και το άρθρο 87 παράγραφος 2 στοιχείο α) της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

Σύμφωνα με το άρθρο 82 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της ΣΛΕΕ, η Ένωση έχει την εξουσία να λαμβάνει μέτρα για τη διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ των δικαστικών ή άλλων ισοδύναμων αρχών των κρατών μελών κατά την άσκηση ποινικών διώξεων και την εκτέλεση των αποφάσεων. Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 2 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ, η Ένωση έχει την εξουσία να λαμβάνει μέτρα σχετικά με τη συλλογή, αποθήκευση, επεξεργασία, ανάλυση και ανταλλαγή σχετικών πληροφοριών για τους σκοπούς της αστυνομικής συνεργασίας στην ΕΕ.

¹⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

¹⁵ ΔΟΠΑ, Έγγραφο 9303, Machine Readable Travel Documents (Μηχανικώς αναγνώσιμα ταξιδιωτικά έγγραφα), όγδοη έκδοση, 2021, διατίθεται στη διεύθυνση: https://www.icao.int/publications/documents/9303_p1_cons_en.pdf.

Ως εκ τούτου, η νομική βάση που χρησιμοποιείται για την παρούσα πρόταση είναι η ίδια με εκείνη που χρησιμοποιήθηκε για την οδηγία PNR, η οποία είναι κατάλληλη δεδομένου ότι ο προτεινόμενος κανονισμός όχι μόνο επιδιώκει ουσιαστικά τον ίδιο στόχο, αλλά επιδιώκει επίσης να συμπληρώσει την οδηγία PNR.

- **Επικουρικότητα**

Οι αρχές επιβολής του νόμου πρέπει να διαθέτουν αποτελεσματικά εργαλεία για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και του σοβαρού εγκλήματος. Δεδομένου ότι τα σοβαρότερα εγκλήματα και οι τρομοκρατικές πράξεις περιλαμβάνουν διεθνείς μετακινήσεις, συχνά αεροπορικώς, τα δεδομένα PNR έχουν αποδειχθεί πολύ αποτελεσματικά για την προστασία της εσωτερικής ασφάλειας της ΕΕ. Επιπλέον, οι έρευνες για τους σκοπούς της πρόληψης, ανίχνευσης, διερεύνησης και δίωξης τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων που διεξάγονται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τη διεθνή και διασυνοριακή συνεργασία.

Σε έναν χώρο χωρίς ελέγχους στα εσωτερικά σύνορα, η συλλογή, επεξεργασία και ανταλλαγή δεδομένων επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων PNR και API, από τα κράτη μέλη αποτελούν επίσης αποτελεσματικά αντισταθμιστικά μέτρα. Ενεργώντας με συνέπεια σε επίπεδο ΕΕ, η πρόταση θα συμβάλει στην αύξηση της ασφάλειας των κρατών μελών και, κατ' επέκταση, της ΕΕ στο σύνολό της.

Η οδηγία API αποτελεί μέρος του κεκτημένου του Σένγκεν που αφορά τη διέλευση των εξωτερικών συνόρων. Ως εκ τούτου, δεν ρυθμίζει τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων API για πτήσεις εντός της ΕΕ. Ελλείψει δεδομένων API για τη συμπλήρωση των δεδομένων PNR για τις εν λόγω πτήσεις, τα κράτη μέλη έχουν εφαρμόσει διάφορα μέτρα που αποσκοπούν στην αντιστάθμιση της έλλειψης δεδομένων ταυτότητας για τους επιβάτες. Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνονται φυσικοί έλεγχοι συμμόρφωσης για την επαλήθευση των δεδομένων ταυτότητας μεταξύ ταξιδιωτικού εγγράφου και κάρτας επιβίβασης, οι οποίοι δημιουργούν νέα ζητήματα χωρίς να επιλύουν το υποκείμενο πρόβλημα της έλλειψης δεδομένων API.

Η ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ θα συμβάλει στη διασφάλιση της εφαρμογής εναρμονισμένων διατάξεων για τη διασφάλιση των θεμελιωδών δικαιωμάτων, ιδίως της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, στα κράτη μέλη. Τα διαφορετικά συστήματα των κρατών μελών που έχουν ήδη θεσπίσει παρόμοιους μηχανισμούς, ή πρόκειται να το πράξουν στο μέλλον, μπορεί να επηρεάσουν αρνητικά τους αερομεταφορείς, καθώς ενδέχεται να πρέπει να συμμορφωθούν με διάφορες αποκλίνουσες εθνικές απαιτήσεις, για παράδειγμα όσον αφορά τα είδη των πληροφοριών που πρέπει να διαβιβάζονται και τους όρους υπό τους οποίους οι πληροφορίες αυτές πρέπει να παρέχονται στα κράτη μέλη. Οι εν λόγω διαφορές είναι επιζήμιες για την αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών για τους σκοπούς της πρόληψης, ανίχνευσης, διερεύνησης και δίωξης τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων. Τέτοιοι εναρμονισμένοι κανόνες μπορούν να θεσπιστούν μόνο σε επίπεδο ΕΕ.

Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας πρότασης δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα στο επίπεδο της Ένωσης, μπορεί να συναχθεί ότι η Ένωση αφενός δικαιούται να αναλάβει δράση και αφετέρου βρίσκεται σε καλύτερη θέση για τον σκοπό αυτόν απ' ό,τι τα κράτη μέλη ενεργώντας μεμονωμένα. Ως εκ τούτου, η πρόταση συνάδει με την αρχή της επικουρικότητας, όπως αυτή διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

- **Αναλογικότητα**

Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 της Συνθήκης ΕΕ, είναι αναγκαίο να υπάρχει αντιστοιχία μεταξύ της φύσης και της έντασης ενός δεδομένου μέτρου και του προβλήματος που έχει διαπιστωθεί. Όλα τα προβλήματα που εξετάζονται στην παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία απαιτούν, με τον έναν ή τον άλλο τρόπο, νομοθετική δράση σε επίπεδο ΕΕ η οποία παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά αυτά τα προβλήματα.

Οι προτεινόμενοι κανόνες σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων API, με την επιφύλαξη αυστηρών περιορισμών και διασφαλίσεων, θα ενισχύσουν την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων. Κατά συνέπεια, οι προτεινόμενοι κανόνες ανταποκρίνονται σε μια προσδιορισμένη ανάγκη ενίσχυσης της εσωτερικής ασφάλειας, αντιμετωπίζοντας αποτελεσματικά το πρόβλημα που προκύπτει από την απουσία από κοινού επεξεργασίας δεδομένων API και δεδομένων PNR, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις πτήσεις εντός της ΕΕ για τις οποίες τα κράτη μέλη λαμβάνουν δεδομένα PNR.

Το πεδίο εφαρμογής της πρότασης περιορίζεται στα απολύτως αναγκαία, δηλαδή περιορίζεται στα στοιχεία που απαιτούν εναρμονισμένη προσέγγιση της ΕΕ, δηλαδή στους σκοπούς για τους οποίους τα δεδομένα API μπορούν να χρησιμοποιούνται από τις μονάδες στοιχείων επιβατών, στα στοιχεία δεδομένων που πρέπει να συλλέγονται και στα μέσα για τη συλλογή και τη διαβίβαση των δεδομένων API από τους ταξιδιώτες. Η διαβίβαση των δεδομένων API στον δρομολογητή μειώνει την πολυπλοκότητα για τους αερομεταφορείς όσον αφορά τη διατήρηση συνδέσεων με μονάδες στοιχείων επιβατών και εισάγει οικονομίες κλίμακας, μειώνοντας παράλληλα το περιθώριο για σφάλματα και κατάχρηση. Ο σκοπός καλύπτει μόνο τα τρομοκρατικά και τα σοβαρά εγκλήματα, όπως ορίζονται στην πρόταση, λόγω του σοβαρού χαρακτήρα τους και της διακρατικής τους διάστασης.

Προκειμένου η παρέμβαση στα δικαιώματα των επιβατών να περιοριστεί στα απολύτως αναγκαία, στην πρόταση προβλέπονται ορισμένες διασφαλίσεις. Πιο συγκεκριμένα, η επεξεργασία δεδομένων API στο πλαίσιο του προτεινόμενου κανονισμού περιορίζεται σε έναν κλειστό και περιορισμένο κατάλογο δεδομένων API. Πέραν αυτού, δεν πρέπει να συλλέγονται πρόσθετα δεδομένα ταυτότητας. Επιπλέον, ο προτεινόμενος κανονισμός προβλέπει μόνο κανόνες σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων API μέσω του δρομολογητή στις ΜΣΕ για τους περιορισμένους σκοπούς που προσδιορίζονται σε αυτόν και δεν ρυθμίζει την περαιτέρω επεξεργασία δεδομένων API από τις ΜΣΕ, δεδομένου ότι, όπως εξηγείται ανωτέρω, η εν λόγω επεξεργασία καλύπτεται από άλλες πράξεις του δικαίου της ΕΕ (οδηγία PNR, νομοθεσία για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, Χάρτης). Οι λειτουργικές δυνατότητες του δρομολογητή και ιδίως η ικανότητά του να συλλέγει και να παρέχει ολοκληρωμένες στατιστικές πληροφορίες υποστηρίζει επίσης την παρακολούθηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού από τους αερομεταφορείς και τις μονάδες στοιχείων επιβατών. Προβλέπονται επίσης ορισμένες ειδικές διασφαλίσεις, όπως κανόνες για την καταγραφή, την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και την ασφάλεια.

Για να διασφαλιστεί η αναγκαιότητα και η αναλογικότητα της επεξεργασίας δεδομένων βάσει του προτεινόμενου κανονισμού, και ειδικότερα όσον αφορά τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων API για πτήσεις εντός της ΕΕ, τα κράτη μέλη θα λαμβάνουν δεδομένα API μόνο για πτήσεις εντός της ΕΕ τις οποίες έχουν επιλέξει σύμφωνα με την προαναφερθείσα νομολογία του ΔΕΕ. Επιπλέον, η περαιτέρω επεξεργασία δεδομένων API από ΜΣΕ θα υπόκειται στα όρια και τις διασφαλίσεις που καθορίζονται στην οδηγία PNR, όπως

ερμηνεύθηκαν από το ΔΕΕ στην υπόθεση *Ligue des droits humains*¹⁶ υπό το πρίσμα του Χάρτη.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η προτεινόμενη δράση είναι κανονισμός. Δεδομένου ότι τα προτεινόμενα μέτρα πρέπει να ισχύουν άμεσα και να εφαρμόζονται ομοιόμορφα σε όλα τα κράτη μέλη, ο κανονισμός είναι η κατάλληλη επιλογή νομικής πράξης.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολόγηση της ισχύουσας νομοθεσίας**

Η οδηγία API δεν εμποδίζει την επεξεργασία δεδομένων API για σκοπούς επιβολής του νόμου, όπως προβλέπεται στην εθνική νομοθεσία και βάσει απαιτήσεων προστασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Ωστόσο, η εφαρμογή αυτής της δυνατότητας σε όλα τα κράτη μέλη είναι προβληματική, όπως διαπιστώθηκε από την αξιολόγηση της οδηγίας API, γεγονός που οδηγεί σε κενά ασφάλειας λόγω της έλλειψης καθορισμένων από την ΕΕ κριτηρίων για τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων API για σκοπούς επιβολής του νόμου¹⁷:

- Ο σκοπός της επιβολής του νόμου ερμηνεύεται ευρέως στις εθνικές νομοθεσίες ορισμένων κρατών μελών: από διοικητικές παραβάσεις, την ενίσχυση της εσωτερικής ασφάλειας και της δημόσιας τάξης έως την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και τη διαφύλαξη των συμφερόντων εθνικής ασφάλειας. Επίσης, σύμφωνα με την αξιολόγηση της οδηγίας API, η αποτελεσματική χρήση των δεδομένων API για την επιβολή του νόμου θα απαιτούσε ειδική νομική πράξη για αυτόν τον διακριτό σκοπό¹⁸.
- Η ποικιλία των σκοπών για τη συλλογή δεδομένων API αυξάνει την πολυπλοκότητα όσον αφορά τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με το πλαίσιο της ΕΕ για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Η απαίτηση διαγραφής των δεδομένων API εντός 24 ωρών εφαρμόζεται μόνο στην περίπτωση της χρήσης δεδομένων API για τον κύριο σκοπό της οδηγίας API, δηλαδή τη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων. Δεν είναι σαφές αν η απαίτηση αυτή ισχύει και για την επεξεργασία που διενεργείται για σκοπούς επιβολής του νόμου.
- Το σύνολο δεδομένων API που μπορεί να ζητηθεί από τους μεταφορείς για σκοπούς επιβολής του νόμου, επιπλέον της πρακτικής ορισμένων κρατών μελών να ζητούν δεδομένα API πέραν του μη εξαντλητικού καταλόγου που περιλαμβάνεται στην οδηγία API, δημιουργεί πρόσθετα εμπόδια για τους αερομεταφορείς όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις διάφορες απαιτήσεις κατά τη μεταφορά επιβατών στην ΕΕ.

¹⁶ ΔΕΕ, απόφαση της 21ης Ιουνίου 2022 στην υπόθεση C-817/19, *Ligue des droits humains*.

¹⁷ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, Αξιολόγηση της οδηγίας 2004/82/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την υποχρέωση των μεταφορέων να κοινοποιούν τα στοιχεία των επιβατών (οδηγία API), Βρυξέλλες, 8.9.2020, SWD(2020) 174 final, σ. 26, 43.

¹⁸ SWD(2020) 174, σ. 57.

- Ομοίως, η οδηγία API δεν παρέχει καμία ένδειξη σχετικά με τις πτήσεις για τις οποίες μπορούν να ζητηθούν δεδομένα API ούτε σχετικά με την αρχή στην οποία πρέπει να διαβιβάζονται τα δεδομένα API ή σχετικά με τους όρους πρόσβασης στα εν λόγω δεδομένα για σκοπούς επιβολής του νόμου.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η εκπόνηση της παρούσας πρότασης περιλάμβανε ευρύ φάσμα διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των αρχών των κρατών μελών (αρμόδιες συννοριακές αρχές, μονάδες στοιχείων επιβατών), εκπροσώπων του κλάδου των μεταφορών και μεμονωμένων μεταφορέων. Στοιχεία παρασχέθηκαν επίσης από οργανισμούς της ΕΕ — όπως ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Συννοριοφυλακής και Ακτοφυλακής (Frontex), ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη Συνεργασία στον Τομέα της Επιβολής του Νόμου (Ευρωπόλ), ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη Λειτουργική Διαχείριση Συστημάτων ΤΠ Μεγάλης Κλίμακας στον Χώρο Ελευθερίας, Ασφάλειας και Δικαιοσύνης (eu-LISA) και ο Οργανισμός Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ (FRA). Η παρούσα πρωτοβουλία ενσωματώνει επίσης τις απόψεις και τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν κατά τη δημόσια διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε στα τέλη του 2019 στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οδηγίας API¹⁹.

Οι δραστηριότητες διαβούλευσης στο πλαίσιο της κατάρτισης της εκτίμησης επιπτώσεων στην οποία βασίζεται η παρούσα πρόταση συγκέντρωσαν παρατηρήσεις από ενδιαφερόμενα μέρη με τη χρήση διαφόρων μεθόδων. Οι δραστηριότητες αυτές περιλάμβαναν κυρίως αρχική εκτίμηση επιπτώσεων, εξωτερική υποστηρικτική μελέτη και σειρά τεχνικών εργαστηρίων.

Μια αρχική εκτίμηση επιπτώσεων δημοσιεύθηκε για υποβολή παρατηρήσεων από τις 5 Ιουνίου 2020 έως τις 14 Αυγούστου 2020. Ελήφθησαν συνολικά επτά εισηγήσεις με παρατηρήσεις σχετικά με την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της μελλοντικής οδηγίας API, την ποιότητα των δεδομένων, τις κυρώσεις, τη σχέση των δεδομένων API και των δεδομένων PNR, και την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα²⁰.

Η εξωτερική υποστηρικτική μελέτη βασίστηκε σε έρευνα τεκμηρίωσης, συνεντεύξεις και έρευνες με εμπειρογνώμονες επί του θέματος, στις οποίες εξετάστηκαν διάφορα πιθανά μέτρα για την επεξεργασία δεδομένων API με σαφείς κανόνες που διευκολύνουν τις νόμιμες μετακινήσεις, συνάδουν με τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων πληροφοριών της ΕΕ, τις απαιτήσεις της ΕΕ για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και άλλες υφιστάμενες πράξεις της ΕΕ και διεθνή πρότυπα.

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής διοργάνωσαν επίσης σειρά τεχνικών εργαστηρίων με εμπειρογνώμονες από τα κράτη μέλη και τις συνδεδεμένες χώρες Σένγκεν. Τα εργαστήρια αυτά είχαν ως στόχο να φέρουν σε επαφή εμπειρογνώμονες για ανταλλαγή απόψεων σχετικά με τις πιθανές επιλογές που προβλέπονταν για την ενίσχυση του μελλοντικού πλαισίου API για σκοπούς διαχείρισης των συνόρων, καθώς και για την καταπολέμηση του εγκλήματος και της τρομοκρατίας.

Η συνοδευτική εκτίμηση επιπτώσεων περιλαμβάνει λεπτομερέστερη περιγραφή της διαβούλευσης με τα ενδιαφερόμενα μέρη (παράρτημα 2).

¹⁹ SWD(2020) 174.

²⁰ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12434-Border-law-enforcement-advance-air-passenger-information-API-revised-rules_el.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας, η Επιτροπή διενήργησε εκτίμηση επιπτώσεων, όπως παρουσιάζεται στο συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής [παραπομπή]. Η επιτροπή ρυθμιστικού ελέγχου εξέτασε το σχέδιο εκτίμησης επιπτώσεων κατά τη συνεδρίασή της στις 28 Σεπτεμβρίου 2022 και εξέδωσε θετική γνώμη στις 30 Σεπτεμβρίου 2022.

Λαμβανομένων υπόψη των προβλημάτων που εντοπίστηκαν σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων API, στην εκτίμηση επιπτώσεων αξιολογήθηκαν επιλογές πολιτικής σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της συλλογής δεδομένων API για σκοπούς διαχείρισης των εξωτερικών συνόρων και επιβολής του νόμου, μαζί με επιλογές σχετικά με τα μέσα για τη βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων API. Όσον αφορά τη συλλογή δεδομένων API για σκοπούς επιβολής του νόμου, στην εκτίμηση επιπτώσεων εξετάστηκε, αφενός, η συλλογή δεδομένων API για όλες τις πτήσεις εκτός ΕΕ και, αφετέρου, η συλλογή δεδομένων API για όλες τις πτήσεις εκτός ΕΕ και για επιλεγμένες πτήσεις εντός της ΕΕ. Επιπλέον, στην εκτίμηση επιπτώσεων εξετάστηκαν επίσης επιλογές για τη βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων API —είτε για τη συλλογή δεδομένων API με τη χρήση αυτοματοποιημένων και μη αυτοματοποιημένων μέσων είτε για τη συλλογή δεδομένων API μόνο με αυτοματοποιημένα μέσα.

Με βάση τα πορίσματα της έκθεσης εκτίμησης επιπτώσεων, η προτιμώμενη επιλογή όσον αφορά ένα μέσο API για σκοπούς επιβολής του νόμου περιλαμβάνει τη συλλογή δεδομένων API για όλες τις πτήσεις προς την ΕΕ και εκτός αυτής, καθώς και για επιλεγμένες πτήσεις εντός της ΕΕ για τις οποίες διαβιβάζονται δεδομένα PNR. Αυτό θα ενισχύσει σημαντικά την αρτιότητα της αναγκαίας ανάλυσης των σχετικών δεδομένων που αφορούν τους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών στο πλαίσιο της καταπολέμησης του σοβαρού εγκλήματος και της τρομοκρατίας, καθώς οι μονάδες στοιχείων επιβατών θα επωφεληθούν από τη διαθεσιμότητα δεδομένων API —επαληθευμένων και, ως εκ τούτου, υψηλότερης ποιότητας— με σκοπό την ταυτοποίηση προσώπων που εμπλέκονται σε σοβαρό έγκλημα ή τρομοκρατία. Η συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API για σκοπούς επιβολής του νόμου βασίζεται στις ικανότητες που έχουν αναπτυχθεί για τη διαβίβαση δεδομένων API, μέσω του δρομολογητή, για τη διαχείριση των εξωτερικών συνόρων, χωρίς πρόσθετο κόστος για τον eu-LISA. Οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν δεδομένα API μόνο στον δρομολογητή, ο οποίος στη συνέχεια τα διαβιβάζει στη μονάδα στοιχείων επιβατών του κάθε ενδιαφερόμενου κράτους μέλους. Η εκτίμηση επιπτώσεων κατέληξε στο συμπέρασμα ότι πρόκειται για οικονομικά αποδοτική λύση για τους αερομεταφορείς, η οποία μειώνει κατά ένα μέρος το κόστος διαβίβασης με το οποίο επιβαρύνονται οι αερομεταφορείς, ενώ παράλληλα περιορίζει το περιθώριο για σφάλματα ή κατάχρηση. Ωστόσο, σε αντίθεση με την τρέχουσα κατάσταση, σύμφωνα με τον προτεινόμενο κανονισμό, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να συλλέγουν και να διαβιβάζουν δεδομένα API για όλες τις καλυπτόμενες πτήσεις, ανεξάρτητα από τις συνήθειες επιχειρηματικές τους ανάγκες, συμπεριλαμβανομένων επίσης των πτήσεων εντός της ΕΕ. Η πρόταση συνάδει με τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας που ορίζεται στο ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα²¹ και τους στόχους της Ένωσης για το 2030 και το 2040.

²¹ Άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1119, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας (ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα).

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η παρούσα πρωτοβουλία προβλέπει την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα ταξιδιωτών και, ως εκ τούτου, περιορίζει την άσκηση του θεμελιώδους δικαιώματος στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, όπως κατοχυρώνεται στο άρθρο 8 του Χάρτη και στο άρθρο 16 της ΣΛΕΕ. Όπως υπογραμμίζει το Δικαστήριο της ΕΕ (ΔΕΕ)²², το δικαίωμα στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα δεν είναι απόλυτο δικαίωμα, αλλά κάθε περιορισμός πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε σχέση με τον ρόλο που επιτελεί στην κοινωνία και να συμμορφώνεται με τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 52 παράγραφος 1 του Χάρτη²³. Η προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα συνδέεται επίσης στενά με τον σεβασμό του δικαιώματος στην ιδιωτική ζωή, ως μέρος του δικαιώματος στην ιδιωτική και οικογενειακή ζωή που προστατεύεται από το άρθρο 7 του Χάρτη.

Όσον αφορά τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων API για επιλεγμένες πτήσεις εντός της ΕΕ, η παρούσα πρωτοβουλία επηρεάζει επίσης την άσκηση του θεμελιώδους δικαιώματος της ελεύθερης κυκλοφορίας που προβλέπεται στο άρθρο 45 του Χάρτη και στο άρθρο 21 της ΣΛΕΕ. Σύμφωνα με το ΔΕΕ, ένα εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων μπορεί να δικαιολογηθεί μόνον εφόσον στηρίζεται σε αντικειμενικούς λόγους και είναι ανάλογο προς τον θεμιτό σκοπό των εθνικών διατάξεων²⁴.

Σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, η συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API μπορεί να πραγματοποιείται μόνο για την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων, όπως ορίζονται στην οδηγία PNR. Οι διατάξεις της παρούσας πρότασης προβλέπουν ενιαία κριτήρια για τη συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API για πτήσεις εκτός ΕΕ (εισερχόμενες και εξερχόμενες), αφενός, και επιλεγμένες πτήσεις εντός της ΕΕ, αφετέρου, βάσει αξιολόγησης που διενεργείται από τα κράτη μέλη και υπόκειται σε τακτική επανεξέταση, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που έθεσε το Δικαστήριο στην υπόθεση *Ligue des droits humains*. Η υποχρέωση των αερομεταφορέων να συλλέγουν και να διαβιβάζουν δεδομένα API στον δρομολογητή καλύπτει όλες τις πτήσεις εντός της ΕΕ. Η διαβίβαση από τον δρομολογητή στις ΜΣΕ αποτελεί τεχνική λύση για τον περιορισμό της διαβίβασης δεδομένων API σε μονάδες στοιχείων επιβατών μόνο σε επιλεγμένες πτήσεις, χωρίς να αποκαλύπτονται εμπιστευτικές πληροφορίες σχετικά με τις επιλεγμένες πτήσεις εντός της ΕΕ. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να αντιμετωπίζονται ως εμπιστευτικές, λαμβανομένου υπόψη του κινδύνου καταστρατήγησης που θα υπήρχε σε περίπτωση που καταστούν γνωστές στο ευρύ κοινό ή, πιο συγκεκριμένα, σε πρόσωπα που εμπλέκονται σε σοβαρά εγκλήματα ή τρομοκρατικές δραστηριότητες.

Η υποχρεωτική χρήση αυτοματοποιημένων μέσων από τους αερομεταφορείς για τη συλλογή ορισμένων δεδομένων API από ταξιδιώτες μπορεί να οδηγήσει σε κινδύνους, μεταξύ άλλων από την άποψη της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Ωστόσο, οι κίνδυνοι αυτοί έχουν περιοριστεί και μετριαστεί. Πρώτον, η απαίτηση ισχύει μόνο για ορισμένα δεδομένα API, όπου τα αυτοματοποιημένα μέσα μπορούν να χρησιμοποιηθούν υπεύθυνα,

²² ΔΕΕ, απόφαση της 9.11.2010, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-92/09 και C-93/09 *Volker und Markus Schecke* και *Eifert*, Συλλογή 2010 I-0000.

²³ Σύμφωνα με το άρθρο 52 παράγραφος 1 του Χάρτη, επιτρέπεται η επιβολή περιορισμών στην άσκηση του δικαιώματος προστασίας των δεδομένων υπό την προϋπόθεση ότι οι περιορισμοί αυτοί προβλέπονται από τον νόμο, σέβονται το βασικό περιεχόμενο των εν λόγω δικαιωμάτων και ελευθεριών και ότι, τηρουμένης της αρχής της αναλογικότητας, είναι αναγκαίοι και ανταποκρίνονται πραγματικά σε στόχους γενικού ενδιαφέροντος που αναγνωρίζει η Ένωση ή στην ανάγκη προστασίας των δικαιωμάτων και ελευθεριών των τρίτων.

²⁴ ΔΕΕ, απόφαση της 5ης Ιουνίου 2018, υπόθεση C-673/16, *Coman*.

δηλαδή για μηχανικώς αναγνώσιμα δεδομένα σε ταξιδιωτικά έγγραφα. Δεύτερον, ο προτεινόμενος κανονισμός περιέχει απαιτήσεις σχετικά με τα αυτοματοποιημένα μέσα που πρέπει να χρησιμοποιούνται, οι οποίες πρόκειται να αναπτυχθούν περαιτέρω σε κατ' εξουσιοδότηση πράξη. Τέλος, προβλέπονται διάφορες διασφαλίσεις, όπως η καταγραφή, ειδικοί κανόνες για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και αποτελεσματική εποπτεία.

Επιπλέον, ενώ —εκτός από τη διάταξη που διασφαλίζει τη συμμόρφωση με την αρχή του περιορισμού του σκοπού— ο προτεινόμενος κανονισμός δεν θα ρυθμίζει τη χρήση από τις αρμόδιες συννοριακές αρχές των δεδομένων API που λαμβάνουν στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, δεδομένου ότι —όπως εξηγείται ανωτέρω— αυτό καλύπτεται ήδη από άλλη νομοθεσία, για λόγους σαφήνειας υπενθυμίζεται στις αιτιολογικές σκέψεις ότι οποιαδήποτε τέτοια χρήση δεν πρέπει να οδηγεί σε διακρίσεις που απαγορεύονται βάσει του άρθρου 21 του Χάρτη.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση, αντίστοιχα, δεδομένων API για τη διευκόλυνση των ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα και για την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων, θα έχει αντίκτυπο στον προϋπολογισμό και τις ανάγκες σε προσωπικό του eu-LISA και των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών.

Για τον eu-LISA, εκτιμάται ότι θα απαιτηθεί πρόσθετος προϋπολογισμός ύψους περίπου 45 εκατ. EUR (33 εκατ. EUR στο πλαίσιο του τρέχοντος ΠΔΠ) για την εγκατάσταση του δρομολογητή και 9 εκατ. EUR ετησίως από το 2029 και μετά για την τεχνική διαχείρισή του, και ότι θα χρειαστούν περίπου 27 πρόσθετες θέσεις εργασίας για να διασφαλιστεί ότι ο eu-LISA διαθέτει τους απαραίτητους πόρους για την εκτέλεση των καθηκόντων που του ανατίθενται με τον παρόντα προτεινόμενο κανονισμό και τον προτεινόμενο κανονισμό σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων API για τη διευκόλυνση των ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα.

Για τα κράτη μέλη, εκτιμάται ότι ποσό 11 εκατ. EUR (3 εκατ. EUR στο πλαίσιο του τρέχοντος πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου) που προορίζεται για την αναβάθμιση των αναγκαίων εθνικών συστημάτων και υποδομών για τις ΜΣΕ θα μπορούσε να επιστραφεί από το Ταμείο Εσωτερικής Ασφάλειας²⁵ και, από το 2028 και μετά, σταδιακά εκτιμώμενο ποσό έως 2 εκατ. EUR ετησίως. Κάθε τέτοιο δικαίωμα επιστροφής θα πρέπει τελικά να καθορίζεται σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν τα εν λόγω ταμεία, καθώς και τους κανόνες για το κόστος που περιέχονται στον προτεινόμενο κανονισμό.

Λόγω της στενής σύνδεσης μεταξύ του παρόντος προτεινόμενου κανονισμού και του προτεινόμενου κανονισμού σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων API για τη διευκόλυνση των ελέγχων στα εξωτερικά σύνορα, ιδίως όσον αφορά τη διαβίβαση δεδομένων API στον δρομολογητή, το νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο, στο παράρτημα του παρόντος προτεινόμενου κανονισμού, είναι πανομοιότυπο και στις δύο προτάσεις.

²⁵ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1149 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 7ης Ιουλίου 2021 για τη θέσπιση του Ταμείου Εσωτερικής Ασφάλειας.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Η Επιτροπή θα εξασφαλίσει τη θέσπιση των αναγκαίων ρυθμίσεων για την παρακολούθηση της λειτουργίας των προτεινόμενων μέτρων και την αξιολόγησή τους σε σχέση με τους κύριους στόχους πολιτικής. Τέσσερα έτη μετά την έναρξη ισχύος του προτεινόμενου κανονισμού API, και στη συνέχεια ανά τετραετία, η Επιτροπή θα υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στην οποία θα αξιολογείται η εφαρμογή του κανονισμού και η προστιθέμενη αξία του. Η έκθεση θα αναφέρει επίσης κάθε άμεσο ή έμμεσο αντίκτυπο στα θεμελιώδη δικαιώματα. Θα εξετάζει τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν σε σχέση με τους καθορισθέντες στόχους και θα αξιολογεί αν το σκεπτικό το οποίο διέπει τη λειτουργία του συστήματος εξακολουθεί να ισχύει, καθώς και τις πιθανές συνέπειες μελλοντικών ενεργειών.

Ο επιτακτικός χαρακτήρας της υποχρέωσης των αερομεταφορέων να συλλέγουν δεδομένα API για πτήσεις εκτός της ΕΕ και επιλεγμένες πτήσεις εντός της ΕΕ και η καθιέρωση του δρομολογητή API θα καταστήσουν δυνατό να διαμορφωθεί σαφέστερη εικόνα τόσο για τη διαβίβαση δεδομένων API από τους αερομεταφορείς όσο και για τη χρήση δεδομένων API από τα κράτη μέλη σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική και ενωσιακή νομοθεσία. Με τον τρόπο αυτό θα υποστηριχθεί η Επιτροπή στα καθήκοντά της όσον αφορά την αξιολόγηση και την επιβολή, καθώς θα της παρέχονται αξιόπιστα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τον όγκο των διαβιβαζόμενων δεδομένων και τις πτήσεις για τις οποίες θα ζητούνται δεδομένα API.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Το κεφάλαιο 1 καθορίζει τις γενικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού, αρχής γενομένης από κανόνες σχετικά με το αντικείμενο και το πεδίο εφαρμογής του. Περιλαμβάνει επίσης κατάλογο ορισμών.

Στο κεφάλαιο 2 καθορίζονται οι διατάξεις για τη συλλογή, τη διαβίβαση στον δρομολογητή και τη διαγραφή δεδομένων API από τους αερομεταφορείς, καθώς και κανόνες σχετικά με τη διαβίβαση δεδομένων API από τον δρομολογητή προς τις μονάδες στοιχείων επιβατών.

Το κεφάλαιο 3 περιέχει ειδικές διατάξεις σχετικά με τα αρχεία καταγραφής, διευκρινίσεις ως προς το ποιος είναι ο υπεύθυνος επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα σε σχέση με την επεξεργασία δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα βάσει του παρόντος κανονισμού, την ασφάλεια και τον αυτοέλεγχο από τους αερομεταφορείς και τις ΜΣΕ.

Στο κεφάλαιο 4 καθορίζονται περαιτέρω κανόνες όσον αφορά τις συνδέσεις και την ενοποίηση με τον δρομολογητή από τις μονάδες στοιχείων επιβατών και τους αερομεταφορείς, καθώς και όσον αφορά τις σχετικές δαπάνες των κρατών μελών. Περιέχονται επίσης διατάξεις που ρυθμίζουν την περίπτωση μερικής ή πλήρους τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή, καθώς και την ευθύνη για ζημιές που προκαλούνται στον δρομολογητή.

Το κεφάλαιο 5 περιέχει διατάξεις σχετικά με την εποπτεία, τις πιθανές κυρώσεις που επιβάλλονται στους αερομεταφορείς σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις τους που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό και σχετικά με την κατάρτιση πρακτικού εγχειριδίου από την Επιτροπή.

Το κεφάλαιο 6 προβλέπει τροποποιήσεις άλλων υφιστάμενων πράξεων, δηλαδή του κανονισμού (ΕΕ) 2019/818.

Το κεφάλαιο 7 περιέχει τις τελικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού, οι οποίες αφορούν την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, την παρακολούθηση και την αξιολόγηση του παρόντος κανονισμού, καθώς και την έναρξη ισχύος και την εφαρμογή του.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη συλλογή και τη διαβίβαση εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες με σκοπό την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων, και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/818

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 82 παράγραφος 1 στοιχείο δ) και το άρθρο 87 παράγραφος 2 στοιχείο α),

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²⁶,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η διακρατική διάσταση του σοβαρού και οργανωμένου εγκλήματος και η συνεχής απειλή τρομοκρατικών επιθέσεων στο ευρωπαϊκό έδαφος απαιτούν την ανάληψη δράσης σε επίπεδο Ένωσης για τη λήψη κατάλληλων μέτρων με σκοπό τη διασφάλιση της ασφάλειας εντός ενός χώρου ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης χωρίς εσωτερικά σύνορα. Οι πληροφορίες σχετικά με τους επιβάτες αεροπορικών μεταφορών, όπως οι καταστάσεις ονομάτων επιβατών (PNR) και ιδίως οι εκ των προτέρων πληροφορίες για τους επιβάτες (API), είναι απαραίτητες για τον εντοπισμό ταξιδιωτών υψηλού κινδύνου, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που δεν είναι κατά τα άλλα γνωστοί στις αρχές επιβολής του νόμου, και για τη δημιουργία συνδέσεων μεταξύ μελών εγκληματικών ομάδων, καθώς και για την καταπολέμηση τρομοκρατικών δραστηριοτήτων.
- (2) Ενώ η οδηγία 2004/82/EK του Συμβουλίου²⁷ θεσπίζει νομικό πλαίσιο για τη συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API από τους αερομεταφορείς με στόχο τη βελτίωση των συνοριακών ελέγχων και την καταπολέμηση της παράνομης μετανάστευσης, ορίζει επίσης ότι τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν δεδομένα API για σκοπούς επιβολής του νόμου. Ωστόσο, μόνο η δημιουργία μιας τέτοιας δυνατότητας οδηγεί σε αρκετά κενά και ελλείψεις. Ειδικότερα, σημαίνει ότι, παρά τη σημασία τους για

²⁶ EE C [...] της [...], σ.[...].

²⁷ Οδηγία 2004/82/EK του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με την υποχρέωση των μεταφορέων να κοινοποιούν τα στοιχεία των επιβατών (EE L 261 της 6.8.2004, σ. 24).

σκοπούς επιβολής του νόμου, τα δεδομένα API δεν συλλέγονται ούτε διαβιβάζονται σε όλες τις περιπτώσεις από τους αερομεταφορείς για τους σκοπούς αυτούς. Σημαίνει επίσης ότι, όταν τα κράτη μέλη κάνουν χρήση της δυνατότητας, οι αερομεταφορείς αντιμετωπίζουν αποκλίνουσες απαιτήσεις βάσει του εθνικού δικαίου όσον αφορά τον χρόνο και τον τρόπο συλλογής και διαβίβασης δεδομένων API για τον σκοπό αυτόν. Οι αποκλίσεις αυτές όχι μόνο συνεπάγονται περιττές δαπάνες και περιπλοκότητα για τους αερομεταφορείς, αλλά βλάπτουν επίσης την εσωτερική ασφάλεια της Ένωσης και την αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων αρχών επιβολής του νόμου των κρατών μελών. Επιπλέον, λόγω της διαφορετικής φύσης των σκοπών της διευκόλυνσης των συνοριακών ελέγχων και της επιβολής του νόμου, είναι σκόπιμο να θεσπιστεί χωριστό νομικό πλαίσιο για τη συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API για καθέναν από τους σκοπούς αυτούς.

- (3) Η οδηγία (ΕΕ) 2016/681 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁸ ορίζει κανόνες σχετικά με τη χρήση των δεδομένων PNR για την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων. Σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία, τα κράτη μέλη πρέπει να θεσπίσουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να διασφαλίσουν ότι οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν δεδομένα PNR, συμπεριλαμβανομένων τυχόν συλλεγόμενων δεδομένων API, στην εθνική μονάδα στοιχείων επιβατών (στο εξής: ΜΣΕ) που έχει συσταθεί δυνάμει της εν λόγω οδηγίας, στο μέτρο που έχουν ήδη συγκεντρώσει τα δεδομένα αυτά κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών τους. Κατά συνέπεια, η εν λόγω οδηγία δεν εγγυάται τη συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API σε όλες τις περιπτώσεις, δεδομένου ότι οι αερομεταφορείς δεν έχουν κανέναν επιχειρηματικό σκοπό να συλλέξουν πλήρες σύνολο τέτοιων δεδομένων. Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι ΜΣΕ λαμβάνουν δεδομένα API μαζί με δεδομένα PNR, δεδομένου ότι η από κοινού επεξεργασία των δεδομένων αυτών είναι απαραίτητη ώστε οι αρμόδιες αρχές επιβολής του νόμου των κρατών μελών να είναι σε θέση να προλαμβάνουν, να ανιχνεύουν, να διερευνούν και να διώκουν αποτελεσματικά τα τρομοκρατικά και τα σοβαρά εγκλήματα. Ειδικότερα, η εν λόγω από κοινού επεξεργασία επιτρέπει την ακριβή ταυτοποίηση των επιβατών που ενδέχεται να πρέπει να εξεταστούν περαιτέρω, σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο, από τις εν λόγω αρχές. Επιπλέον, η εν λόγω οδηγία δεν διευκρινίζει λεπτομερώς ποιες πληροφορίες αποτελούν δεδομένα API. Για τους λόγους αυτούς, θα πρέπει να θεσπιστούν συμπληρωματικοί κανόνες που θα απαιτούν από τους αερομεταφορείς να συλλέγουν και στη συνέχεια να διαβιβάζουν ένα ειδικά καθορισμένο σύνολο δεδομένων API, απαιτήσεις οι οποίες θα πρέπει να εφαρμόζονται στον βαθμό που οι αερομεταφορείς δεσμεύονται βάσει της εν λόγω οδηγίας να συλλέγουν και να διαβιβάζουν δεδομένα PNR για την ίδια πτήση.
- (4) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να θεσπιστούν σε επίπεδο Ένωσης σαφείς, εναρμονισμένοι και αποτελεσματικοί κανόνες σχετικά με τη συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API για τους σκοπούς της πρόληψης, ανίχνευσης, διερεύνησης και δίωξης τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων.
- (5) Λαμβανομένης υπόψη της στενής σχέσης μεταξύ των δύο πράξεων, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να θεωρηθεί ότι συμπληρώνει τους κανόνες που προβλέπονται

²⁸ Οδηγία (ΕΕ) 2016/681 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, σχετικά με τη χρήση των δεδομένων που περιέχονται στις καταστάσεις ονομάτων επιβατών (PNR) για την πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 132).

στην οδηγία (ΕΕ) 2016/681. Ως εκ τούτου, τα δεδομένα API πρέπει να συλλέγονται και να διαβιβάζονται σύμφωνα με τις ειδικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις περιπτώσεις και τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να γίνεται αυτό. Ωστόσο, οι κανόνες της εν λόγω οδηγίας εφαρμόζονται σε θέματα που δεν καλύπτονται ειδικά από τον παρόντα κανονισμό, ιδίως οι κανόνες σχετικά με τη μεταγενέστερη επεξεργασία των δεδομένων API που λαμβάνονται από τις ΜΣΕ, την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών, τους όρους πρόσβασης του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη Συνεργασία στον Τομέα της Επιβολής του Νόμου (Ευρωπόλ), τις διαβιβάσεις προς τρίτες χώρες, τη διατήρηση και την ανωνυμοποίηση, καθώς και την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Στον βαθμό που εφαρμόζονται οι εν λόγω κανόνες, εφαρμόζονται επίσης οι κανόνες της εν λόγω οδηγίας σχετικά με τις κυρώσεις και τις εθνικές εποπτικές αρχές. Ο παρών κανονισμός δεν αναμένεται να επηρεάσει τους εν λόγω κανόνες.

- (6) Η συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API επηρεάζει την ιδιωτική ζωή των φυσικών προσώπων και συνεπάγεται την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Προκειμένου να γίνονται πλήρως σεβαστά τα θεμελιώδη δικαιώματα, ιδίως το δικαίωμα σεβασμού της ιδιωτικής ζωής και το δικαίωμα στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, σύμφωνα με τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Χάρτης), θα πρέπει να προβλεφθούν κατάλληλα όρια και διασφαλίσεις. Ειδικότερα, κάθε επεξεργασία δεδομένων API και, ιδίως, δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα θα πρέπει να περιορίζεται σε ό,τι είναι αναγκαίο και αναλογικό για την επίτευξη των στόχων του παρόντος κανονισμού. Επιπλέον, θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα δεδομένα API που συλλέγονται και διαβιβάζονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού δεν οδηγούν σε κανενός είδους διάκριση που απαγορεύεται από τον Χάρτη.
- (7) Λόγω του συμπληρωματικού χαρακτήρα του παρόντος κανονισμού σε σχέση με την οδηγία (ΕΕ) 2016/681, οι υποχρεώσεις των αερομεταφορέων δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να ισχύουν για όλες τις πτήσεις για τις οποίες τα κράτη μέλη πρέπει να απαιτούν από τους αερομεταφορείς να διαβιβάζουν δεδομένα PNR βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681, δηλαδή τις πτήσεις, συμπεριλαμβανομένων τόσο των τακτικών όσο και των μη τακτικών πτήσεων, τόσο μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών (πτήσεις εκτός ΕΕ), όσο και μεταξύ διαφόρων κρατών μελών (πτήσεις εντός της ΕΕ), εφόσον οι εν λόγω πτήσεις έχουν επιλεγεί σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/681, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασης των αερομεταφορέων που εκτελούν τις εν λόγω πτήσεις.
- (8) Κατά συνέπεια, δεδομένου ότι η οδηγία (ΕΕ) 2016/681 δεν καλύπτει τις πτήσεις εσωτερικού, δηλαδή τις πτήσεις που αναχωρούν και προσγειώνονται στο έδαφος του ίδιου κράτους μέλους χωρίς στάση στο έδαφος άλλου κράτους μέλους ή τρίτης χώρας, και λόγω της διακρατικής διάστασης των τρομοκρατικών εγκλημάτων και των σοβαρών εγκλημάτων που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, οι εν λόγω πτήσεις δεν θα πρέπει να καλύπτονται ούτε από τον παρόντα κανονισμό. Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να θεωρείται ότι θίγει τη δυνατότητα των κρατών μελών να προβλέπουν, δυνάμει του εθνικού τους δικαίου και σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο, την υποχρέωση των αερομεταφορέων να συλλέγουν και να διαβιβάζουν δεδομένα API για τις εν λόγω πτήσεις εσωτερικού.

- (9) Λόγω της στενής σχέσης μεταξύ των σχετικών πράξεων του ενωσιακού δικαίου και για λόγους συνέπειας και συνοχής, οι ορισμοί του παρόντος κανονισμού θα πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να ευθυγραμμιστούν και να ερμηνεύονται και να εφαρμόζονται υπό το πρίσμα των ορισμών της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681 και του κανονισμού (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων]²⁹.
- (10) Ειδικότερα, οι πληροφορίες που αποτελούν από κοινού τα δεδομένα API που πρέπει να συλλέγονται και στη συνέχεια να διαβιβάζονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι εκείνες που απαριθμούνται σαφώς και εξαντλητικά στον κανονισμό (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων], οι οποίες καλύπτουν τόσο τις πληροφορίες που αφορούν κάθε επιβάτη όσο και τις πληροφορίες για την πτήση του συγκεκριμένου ταξιδιώτη. Σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, οι εν λόγω πληροφορίες πτήσης θα πρέπει να καλύπτουν πληροφορίες σχετικά με το σημείο διάβασης των συνόρων κατά την είσοδο στο έδαφος του οικείου κράτους μέλους μόνο κατά περίπτωση, δηλαδή όχι όταν τα δεδομένα API αφορούν πτήσεις εντός της ΕΕ.
- (11) Προκειμένου να διασφαλιστεί όσο το δυνατόν πιο συνεκτική προσέγγιση όσον αφορά τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων API από τους αερομεταφορείς, οι κανόνες που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να ευθυγραμμιστούν με εκείνους που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων], κατά περίπτωση. Αυτό αφορά, ειδικότερα, τους κανόνες σχετικά με την ποιότητα των δεδομένων, τη χρήση αυτοματοποιημένων μέσων από τους αερομεταφορείς για την εν λόγω συλλογή, τον ακριβή τρόπο διαβίβασης των συλλεγόμενων δεδομένων API στον δρομολογητή και τη διαγραφή των δεδομένων API.
- (12) Προκειμένου να διασφαλιστεί η από κοινού επεξεργασία δεδομένων API και δεδομένων PNR για την αποτελεσματική καταπολέμηση της τρομοκρατίας και των σοβαρών εγκλημάτων στην Ένωση και, ταυτόχρονα, να ελαχιστοποιηθεί η παρέμβαση στα θεμελιώδη δικαιώματα των επιβατών που προστατεύονται από τον Χάρτη, οι ΜΣΕ θα πρέπει να είναι οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών στις οποίες ανατίθεται η παραλαβή και, στη συνέχεια, η περαιτέρω επεξεργασία και προστασία των δεδομένων API που συλλέγονται και διαβιβάζονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Για λόγους αποτελεσματικότητας και προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν τυχόν κίνδυνοι για την ασφάλεια, ο δρομολογητής, όπως έχει σχεδιαστεί, αναπτυχθεί, φιλοξενείται και συντηρείται τεχνικά από τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη Λειτουργική Διαχείριση Συστημάτων ΤΠ Μεγάλης Κλίμακας στον Χώρο Ελευθερίας, Ασφάλειας και Δικαιοσύνης (eu-LISA) σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων], θα πρέπει να διαβιβάζει τα δεδομένα API, τα οποία συλλέγονται και διαβιβάζονται σε αυτόν από τους αερομεταφορείς δυνάμει του παρόντος κανονισμού, στις οικείες ΜΣΕ. Δεδομένου του αναγκαίου επιπέδου προστασίας των δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, μεταξύ άλλων για τη διασφάλιση της εμπιστευτικότητας των σχετικών πληροφοριών, τα δεδομένα API θα πρέπει να διαβιβάζονται από τον δρομολογητή στις οικείες ΜΣΕ με αυτοματοποιημένο τρόπο.
- (13) Για πτήσεις εκτός της ΕΕ, η ΜΣΕ του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου θα προσγειωθεί η πτήση και/ή από το έδαφος του οποίου θα αναχωρήσει η πτήση θα πρέπει να λαμβάνει τα δεδομένα API από τον δρομολογητή για όλες αυτές τις πτήσεις,

²⁹ EE C [...] της [...], σ.[...].

δεδομένου ότι τα εν λόγω δεδομένα PNR συλλέγονται για όλες αυτές τις πτήσεις σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2016/681. Ο δρομολογητής θα πρέπει να εντοπίζει την πτήση και τις αντίστοιχες ΜΣΕ χρησιμοποιώντας τις πληροφορίες που περιέχονται στον κωδικό ανεύρεσης φακέλου PNR, ένα στοιχείο δεδομένων που είναι κοινό τόσο για τα σύνολα δεδομένων API όσο και για τα σύνολα δεδομένων PNR, το οποίο καθιστά δυνατή την από κοινού επεξεργασία δεδομένων API και δεδομένων PNR από τις ΜΣΕ.

- (14) Όσον αφορά τις πτήσεις εντός της ΕΕ, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΔΕΕ), προκειμένου να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη παρέμβαση στα σχετικά θεμελιώδη δικαιώματα που προστατεύονται από τον Χάρτη και να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του δικαίου της Ένωσης σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και την κατάργηση των ελέγχων στα εσωτερικά σύνορα, θα πρέπει να προβλεφθεί μια επιλεκτική προσέγγιση. Δεδομένης της σημασίας που έχει η διασφάλιση της δυνατότητας επεξεργασίας των δεδομένων API μαζί με τα δεδομένα PNR, η προσέγγιση αυτή θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με την προσέγγιση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681. Για τους λόγους αυτούς, τα δεδομένα API για τις εν λόγω πτήσεις θα πρέπει να διαβιβάζονται από τον δρομολογητή στις αρμόδιες ΜΣΕ μόνον εφόσον τα κράτη μέλη έχουν επιλέξει τις σχετικές πτήσεις κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681. Όπως έχει υπενθυμίσει το ΔΕΕ, η επιλογή συνεπάγεται ότι τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις εν λόγω υποχρεώσεις μόνο, μεταξύ άλλων, σε ορισμένα δρομολόγια, ορισμένα ταξίδια ή ορισμένους αερολιμένες, με την επιφύλαξη της τακτικής επανεξέτασης της εν λόγω επιλογής.
- (15) Προκειμένου να καταστεί δυνατή η εφαρμογή της εν λόγω επιλεκτικής προσέγγισης δυνάμει του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τις πτήσεις εντός της ΕΕ, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποχρεούνται να καταρτίζουν και να υποβάλλουν στον eu-LISA τους καταλόγους των πτήσεων που έχουν επιλέξει, ώστε ο eu-LISA να μπορεί να διασφαλίζει ότι δεδομένα API διαβιβάζονται μόνο για τις εν λόγω πτήσεις από τον δρομολογητή στις αρμόδιες ΜΣΕ και ότι τα δεδομένα API για άλλες πτήσεις εντός της ΕΕ διαγράφονται αμέσως και μόνιμα.
- (16) Προκειμένου να μην τεθεί σε κίνδυνο η αποτελεσματικότητα του συστήματος που βασίζεται στη συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API που θεσπίζεται με τον παρόντα κανονισμό, καθώς και δεδομένων PNR στο πλαίσιο του συστήματος που θεσπίστηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2016/681, για τους σκοπούς της πρόληψης, ανίχνευσης, διερεύνησης και δίωξης τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων, ιδίως με τη δημιουργία κινδύνου καταστρατήγησης, οι πληροφορίες σχετικά με τις πτήσεις εντός της ΕΕ που επιλέγονται από τα κράτη μέλη θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με εμπιστευτικό τρόπο. Για τον λόγο αυτόν, οι εν λόγω πληροφορίες δεν θα πρέπει να κοινοποιούνται στους αερομεταφορείς και, ως εκ τούτου, οι αερομεταφορείς θα πρέπει να υποχρεούνται να συλλέγουν δεδομένα API για όλες τις πτήσεις που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένων όλων των πτήσεων εντός της ΕΕ, και στη συνέχεια να τα διαβιβάζουν στον δρομολογητή, όπου θα πρέπει να πραγματοποιείται η αναγκαία επιλογή. Επιπλέον, με τη συλλογή δεδομένων API για όλες τις πτήσεις εντός της ΕΕ, οι επιβάτες δεν ενημερώνονται σχετικά με το ποια δεδομένα API, επομένως και δεδομένα PNR, για επιλεγμένες πτήσεις εντός της ΕΕ διαβιβάζονται στις ΜΣΕ σύμφωνα με την αξιολόγηση των κρατών μελών. Η προσέγγιση αυτή διασφαλίζει επίσης ότι τυχόν αλλαγές που αφορούν την εν λόγω επιλογή μπορούν να εφαρμοστούν γρήγορα και αποτελεσματικά, χωρίς να

επιβάλλονται αδικαιολόγητες οικονομικές και λειτουργικές επιβαρύνσεις στους αερομεταφορείς.

- (17) Για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με το θεμελιώδες δικαίωμα στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων], ο παρών κανονισμός θα πρέπει να προσδιορίζει τους υπευθύνους επεξεργασίας. Για λόγους αποτελεσματικής παρακολούθησης, διασφάλισης επαρκούς προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και ελαχιστοποίησης των κινδύνων για την ασφάλεια, θα πρέπει επίσης να προβλεφθούν κανόνες για την καταγραφή, την ασφάλεια της επεξεργασίας και τον αυτοέλεγχο. Όταν αφορούν την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει να θεωρείται ότι συμπληρώνουν τις γενικά εφαρμοστέες πράξεις του δικαίου της Ένωσης σχετικά με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, ιδίως τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁰, την οδηγία (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³¹ και τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³². Οι εν λόγω πράξεις, οι οποίες εφαρμόζονται επίσης στην επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα δυνάμει του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του, δεν αναμένεται να θιγούν από τον παρόντα κανονισμό.
- (18) Ο δρομολογητής που θα δημιουργηθεί και θα λειτουργεί βάσει του κανονισμού (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων] θα πρέπει να μειώσει και να απλουστεύσει τις τεχνικές συνδέσεις που απαιτούνται για τη διαβίβαση δεδομένων API, περιορίζοντάς τες σε μία μόνο σύνδεση ανά αερομεταφορέα και ανά ΜΣΕ. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός προβλέπει την υποχρέωση των ΜΣΕ και των αερομεταφορέων να δημιουργήσουν την εν λόγω σύνδεση —και να επιτύχουν την απαιτούμενη ενοποίηση— με τον δρομολογητή, ώστε να διασφαλιστεί ότι το σύστημα διαβίβασης δεδομένων API που θεσπίζεται με τον παρόντα κανονισμό μπορεί να λειτουργήσει σωστά.
- (19) Λαμβανομένων υπόψη των διακυβευόμενων συμφερόντων της Ένωσης, οι ενδεδειγμένες δαπάνες στις οποίες υποβάλλονται τα κράτη μέλη σε σχέση με τις συνδέσεις τους, και την ενοποίηση, με τον δρομολογητή, όπως απαιτείται βάσει του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να βαρύνουν τον προϋπολογισμό της Ένωσης, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και με την επιφύλαξη ορισμένων εξαιρέσεων.

³⁰ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

³¹ Οδηγία (ΕΕ) 2016/680 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από αρμόδιες αρχές για τους σκοπούς της πρόληψης, διερεύνησης, ανίχνευσης ή δίωξης ποινικών αδικημάτων ή της εκτέλεσης ποινικών κυρώσεων και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της απόφασης-πλαίσιο 2008/977/ΔΕΥ του Συμβουλίου (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 89).

³² Κανονισμός (ΕΕ) 2018/1725 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2018, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης και την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 45/2001 και της απόφασης αριθ. 1247/2002/ΕΚ (ΕΕ L 295 της 21.11.2018, σ. 39).

Οι δαπάνες που καλύπτονται από τις εν λόγω εξαιρέσεις θα πρέπει να βαρύνουν το εκάστοτε ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.

- (20) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1726, τα κράτη μέλη μπορούν να αναθέσουν στον eu-LISA το καθήκον της διευκόλυνσης της συνδεσιμότητας με τους αερομεταφορείς ώστε να βοηθηθούν τα κράτη μέλη στην εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681, ιδίως με τη συλλογή και τη διαβίβαση δεδομένων PNR μέσω του δρομολογητή.
- (21) Δεν μπορεί να αποκλειστεί —λόγω εξαιρετικών περιστάσεων και παρά τη λήψη όλων των εύλογων μέτρων σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό και, όσον αφορά τον δρομολογητή, τον κανονισμό (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων]— το ενδεχόμενο ο δρομολογητής ή τα συστήματα ή η υποδομή που συνδέουν τις ΜΣΕ και τους αερομεταφορείς τους να μην λειτουργούν σωστά, με αποτέλεσμα να καθίσταται τεχνικά αδύνατη η χρήση του δρομολογητή για τη διαβίβαση δεδομένων API. Δεδομένης της μη διαθεσιμότητας του δρομολογητή και του γεγονότος ότι γενικά δεν θα είναι ευλόγως δυνατό για τους αερομεταφορείς να διαβιβάζουν τα δεδομένα API που επηρεάζονται από την αδυναμία χρήσης με νόμιμο, ασφαλή, αποτελεσματικό και ταχύ τρόπο με εναλλακτικά μέσα, η υποχρέωση των αερομεταφορέων να διαβιβάζουν τα εν λόγω δεδομένα API στον δρομολογητή θα πρέπει να παύει να ισχύει για όσο διάστημα εξακολουθεί να υφίσταται η τεχνική αδυναμία. Προκειμένου να ελαχιστοποιηθούν η διάρκεια και οι αρνητικές συνέπειες της τεχνικής αδυναμίας, τα ενδιαφερόμενα μέρη θα πρέπει στην περίπτωση αυτή να αλληλοενημερώνονται αμέσως και να λαμβάνουν αμέσως όλα τα αναγκαία μέτρα για την αντιμετώπισή της. Η ρύθμιση αυτή δεν θα πρέπει να θίγει τις δυνάμεις του παρόντος κανονισμού υποχρεώσεις όλων των ενδιαφερόμενων μερών να διασφαλίζουν την ορθή λειτουργία του δρομολογητή και των αντίστοιχων συστημάτων και υποδομών τους, καθώς και το γεγονός ότι οι αερομεταφορείς υπόκεινται σε κυρώσεις όταν δεν εκπληρώνουν τις εν λόγω υποχρεώσεις, ακόμη και όταν επιδιώκουν να βασιστούν στη ρύθμιση αυτή εφόσον αυτό δεν είναι δικαιολογημένο. Προκειμένου να αποτρέπεται η εν λόγω κατάχρηση και να διευκολύνεται η εποπτεία και, εφόσον απαιτείται, η επιβολή κυρώσεων, οι αερομεταφορείς που βασίζονται στη ρύθμιση αυτή λόγω βλάβης του δικού τους συστήματος και υποδομής θα πρέπει να υποβάλλουν σχετική αναφορά στην αρμόδια εποπτική αρχή.
- (22) Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή των κανόνων του παρόντος κανονισμού από τους αερομεταφορείς, θα πρέπει να προβλεφθεί ο διορισμός και η εξουσιοδότηση των εθνικών αρχών που είναι επιφορτισμένες με την εποπτεία των εν λόγω κανόνων. Οι κανόνες του παρόντος κανονισμού σχετικά με την εν λόγω εποπτεία, μεταξύ άλλων όσον αφορά την επιβολή κυρώσεων όπου απαιτείται, θα πρέπει να αφήνουν άθικτα τα καθήκοντα και τις εξουσίες των εποπτικών αρχών που θεσπίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 και την οδηγία (ΕΕ) 2016/680, μεταξύ άλλων σε σχέση με την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα βάσει του παρόντος κανονισμού.
- (23) Κυρώσεις αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές, συμπεριλαμβανομένων και των χρηματικών, θα πρέπει να προβλέπονται από τα κράτη μέλη κατά των αερομεταφορέων που αθετούν τις υποχρεώσεις τους σχετικά με τη συλλογή και διαβίβαση δεδομένων API βάσει του παρόντος κανονισμού.

- (24) Προκειμένου να θεσπιστούν μέτρα σχετικά με τις τεχνικές απαιτήσεις και τους επιχειρησιακούς κανόνες για τα αυτοματοποιημένα μέσα συλλογής μηχανικώς αναγνώσιμων δεδομένων API, τα κοινά πρωτόκολλα και μορφότυπους που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη διαβίβαση δεδομένων API από τους αερομεταφορείς, τους τεχνικούς και διαδικαστικούς κανόνες για τη διαβίβαση δεδομένων API από τον δρομολογητή και προς τις ΜΣΕ, καθώς και σχετικά με τις συνδέσεις των ΜΣΕ και των αερομεταφορέων με τον δρομολογητή και την ενοποίηση με αυτόν, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τα άρθρα 4, 5, 10 και 11, αντίστοιχα. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου³³. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (25) Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, και ιδίως οι αερομεταφορείς και οι ΜΣΕ, θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή χρόνο για να προβούν στις απαραίτητες προετοιμασίες ώστε να είναι σε θέση να εκπληρώσουν τις αντίστοιχες υποχρεώσεις τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού, λαμβανομένου υπόψη ότι ορισμένες από αυτές τις προετοιμασίες, όπως αυτές που αφορούν τις υποχρεώσεις σύνδεσης με τον δρομολογητή και ενοποίησης με αυτόν, μπορούν να ολοκληρωθούν μόνον αφού περατωθούν οι φάσεις σχεδιασμού και ανάπτυξης του δρομολογητή και ο δρομολογητής αρχίσει να λειτουργεί. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να εφαρμόζεται το πρώτον σε κατάλληλη ημερομηνία μετά την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του δρομολογητή, όπως ορίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων]. Ωστόσο, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις δυνάμει του παρόντος κανονισμού ήδη από προγενέστερη ημερομηνία, ώστε να διασφαλιστεί ότι το σύστημα που θεσπίζεται με τον παρόντα κανονισμό θα τεθεί σε λειτουργία το συντομότερο δυνατόν.
- (26) Οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η συμβολή στην πρόληψη, ανίχνευση, διερεύνηση και δίωξη τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων, δεν μπορούν, λόγω της διακρατικής διάστασης των σχετικών εγκλημάτων και της ανάγκης διασυνοριακής συνεργασίας για την αποτελεσματική αντιμετώπισή τους, να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη μεμονωμένα, αλλά μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης. Συνεπώς, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία προβλέπεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.

³³ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

- (27) Σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 2 του πρωτοκόλλου αριθ. 22 σχετικά με τη θέση της Δανίας, το οποίο προσαρτάται στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Δανία δεν συμμετέχει στη θέσπιση του παρόντος κανονισμού και δεν δεσμεύεται από αυτόν ούτε υπόκειται στην εφαρμογή του.
- (28) [Σύμφωνα με το άρθρο 3 του πρωτοκόλλου (αριθ. 21) για τη θέση του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας όσον αφορά τον χώρο ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης που προσαρτάται στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ιρλανδία κοινοποίησε την πρόθεσή της να συμμετάσχει στην έκδοση και την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.] Ή [Σύμφωνα με τα άρθρα 1 και 2 του πρωτοκόλλου αριθ. 21 για τη θέση του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας όσον αφορά τον χώρο ελευθερίας, ασφάλειας και δικαιοσύνης, το οποίο προσαρτάται στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και με την επιφύλαξη του άρθρου 4 του εν λόγω πρωτοκόλλου, η Ιρλανδία δεν συμμετέχει στη θέσπιση του παρόντος κανονισμού και δεν δεσμεύεται από αυτόν ούτε υπόκειται στην εφαρμογή του.]
- (29) Ζητήθηκε, σύμφωνα με το άρθρο 42 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1725, η γνώμη του Ευρωπαϊού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων, ο οποίος γνωμοδότησε στις [XX]³⁴.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Για τους σκοπούς της πρόληψης, ανίχνευσης, διερεύνησης και δίωξης τρομοκρατικών και σοβαρών εγκλημάτων, ο παρών κανονισμός θεσπίζει τους κανόνες σχετικά με:

- α) τη συλλογή από τους αερομεταφορείς δεδομένων εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες (στο εξής: δεδομένα API) σχετικά με πτήσεις εκτός της ΕΕ και επιλεγμένες πτήσεις εντός της ΕΕ·
- β) τη διαβίβαση των δεδομένων API από τους αερομεταφορείς στον δρομολογητή·
- γ) τη διαβίβαση από τον δρομολογητή προς τις μονάδες στοιχείων επιβατών (στο εξής: ΜΣΕ) των δεδομένων API σχετικά με πτήσεις εκτός της ΕΕ και επιλεγμένες πτήσεις εντός της ΕΕ.

³⁴ [EE C ...]

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε αερομεταφορείς που εκτελούν τακτικές ή μη τακτικές πτήσεις εκτός της ΕΕ ή εντός της ΕΕ.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «αερομεταφορέας»: επιχείρηση αερομεταφορών όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681·
- β) «πτήσεις εκτός της ΕΕ»: κάθε πτήση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 2) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681·
- γ) «πτήσεις εντός της ΕΕ»: κάθε πτήση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 3) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681·
- δ) «τακτική πτήση»: πτήση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων]·
- ε) «μη τακτική πτήση»: πτήση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο στ) του κανονισμού (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων]·
- στ) «επιβάτης»: κάθε πρόσωπο όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 4) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681·
- ζ) «πλήρωμα»: κάθε πρόσωπο όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο η) του κανονισμού (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων]·
- η) «ταξιδιώτης»: κάθε πρόσωπο όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο θ) του κανονισμού (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων]·
- θ) «δεδομένα εκ των προτέρων πληροφοριών για τους επιβάτες» ή «δεδομένα API»: τα δεδομένα όπως ορίζονται στο άρθρο 3 στοιχείο ι) του κανονισμού (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων]·
- ι) «κατάσταση ονομάτων επιβατών» ή «PNR»: ταξιδιωτικός φάκελος κάθε επιβάτη, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 5) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681·
- ια) «μονάδα στοιχείων επιβατών» ή «ΜΣΕ»: η αρμόδια αρχή που έχει συσταθεί από κράτος μέλος, όπως περιέχεται στις κοινοποιήσεις και τροποποιήσεις που δημοσιεύει η Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 5, αντίστοιχα, της οδηγίας (ΕΕ) 2016/681·

- ιβ) «τρομοκρατικά εγκλήματα»: τα εγκλήματα όπως ορίζονται στα άρθρα 3 έως 12 της οδηγίας (ΕΕ) 2017/541 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³⁵.
- ιγ) «σοβαρό έγκλημα»: οι εγκληματικές πράξεις όπως ορίζονται στο άρθρο 3 σημείο 9) της οδηγίας 2016/681.
- ιδ) «δρομολογητής»: ο δρομολογητής όπως ορίζεται στο άρθρο 3 στοιχείο ια) του κανονισμού (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων].
- ιε) «δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα»: κάθε πληροφορία όπως ορίζεται στο άρθρο 4 σημείο 1) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ API

Άρθρο 4

Συλλογή, διαβίβαση και διαγραφή δεδομένων API από τους αερομεταφορείς

1. Οι αερομεταφορείς συλλέγουν δεδομένα API των ταξιδιωτών στις πτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 2, με σκοπό τη διαβίβαση των εν λόγω δεδομένων API στον δρομολογητή σύμφωνα με την παράγραφο 6. Όταν η πτήση εκτελείται με κοινό κωδικό μεταξύ ενός ή περισσότερων αερομεταφορέων, η υποχρέωση διαβίβασης των δεδομένων API βαρύνει τον αερομεταφορέα που εκτελεί την πτήση.
2. Οι αερομεταφορείς συλλέγουν τα δεδομένα API κατά τρόπον ώστε τα δεδομένα API που διαβιβάζουν σύμφωνα με την παράγραφο 6 να είναι ακριβή, πλήρη και επικαιροποιημένα.
3. Οι αερομεταφορείς συλλέγουν τα δεδομένα API που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχεία α) έως δ) του κανονισμού (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων] χρησιμοποιώντας αυτοματοποιημένα μέσα για τη συλλογή των μηχανικώς αναγνώσιμων δεδομένων του ταξιδιωτικού εγγράφου του εκάστοτε ταξιδιώτη. Πράττουν τα ανωτέρω σύμφωνα με τις λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις και τους επιχειρησιακούς κανόνες που προβλέπονται στην παράγραφο 5, εφόσον οι εν λόγω κανόνες έχουν εγκριθεί και εφαρμόζονται.

Ωστόσο, όταν η εν λόγω χρήση αυτοματοποιημένων μέσων δεν είναι δυνατή λόγω του ότι το ταξιδιωτικό έγγραφο δεν περιέχει μηχανικώς αναγνώσιμα δεδομένα, οι

³⁵ Οδηγία (ΕΕ) 2017/541 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2017, για την καταπολέμηση της τρομοκρατίας και την αντικατάσταση της απόφασης-πλαίσιου 2002/475/ΔΕΥ του Συμβουλίου και για την τροποποίηση της απόφασης 2005/671/ΔΕΥ του Συμβουλίου (ΕΕ L 88 της 31.3.2017, σ. 6).

αερομεταφορείς συλλέγουν τα εν λόγω δεδομένα με μη αυτοματοποιημένο τρόπο, κατά τρόπον ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με την παράγραφο 2.

4. Κάθε αυτοματοποιημένο μέσο που χρησιμοποιείται από τους αερομεταφορείς για τη συλλογή δεδομένων API βάσει του παρόντος κανονισμού είναι αξιόπιστο, ασφαλές και επικαιροποιημένο.
5. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 19 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις και επιχειρησιακούς κανόνες για τη συλλογή των δεδομένων API που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχεία α) έως δ) του κανονισμού (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων] με τη χρήση αυτοματοποιημένων μέσων σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος άρθρου.
6. Οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν στον δρομολογητή, με ηλεκτρονικά μέσα, τα δεδομένα API που συλλέγονται σύμφωνα με την παράγραφο 1. Πράττουν τα ανωτέρω σύμφωνα με τους λεπτομερείς κανόνες που προβλέπονται στην παράγραφο 9, εφόσον οι εν λόγω κανόνες έχουν εγκριθεί και εφαρμόζονται.
7. Οι αερομεταφορείς διαβιβάζουν τα δεδομένα API τόσο κατά τον έλεγχο εισιτηρίων όσο και αμέσως μετά το κλείσιμο της πτήσης, δηλαδή αφού οι ταξιδιώτες επιβιβαστούν στο αεροσκάφος ενόψει της αναχώρησης και δεν έχουν πλέον δυνατότητα να επιβιβαστούν ή να εγκαταλείψουν το αεροσκάφος.
8. Με την επιφύλαξη της δυνατότητας των αερομεταφορέων να διατηρούν και να χρησιμοποιούν τα δεδομένα όταν είναι αναγκαίο κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών τους σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο, οι αερομεταφορείς είτε διορθώνουν, συμπληρώνουν ή επικαιροποιούν αμέσως είτε διαγράφουν αμέσως μόνιμα τα σχετικά δεδομένα API σε αμφότερες τις ακόλουθες περιπτώσεις:
 - α) όταν διαπιστώσουν ότι τα συλλεχθέντα δεδομένα API είναι ανακριβή, ελλιπή ή δεν είναι πλέον επικαιροποιημένα, ή ότι υποβλήθηκαν σε παράνομη επεξεργασία, ή ότι τα διαβιβαζόμενα δεδομένα δεν αποτελούν δεδομένα API·
 - β) όταν έχει ολοκληρωθεί η διαβίβαση των δεδομένων API σύμφωνα με την παράγραφο 3.

Όταν οι αερομεταφορείς οδηγούνται στη διαπίστωση του στοιχείου α) του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου μετά την ολοκλήρωση της διαβίβασης των δεδομένων σύμφωνα με την παράγραφο 6, ενημερώνουν αμέσως τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη Λειτουργική Διαχείριση Συστημάτων ΤΠ Μεγάλης Κλίμακας στον Χώρο Ελευθερίας, Ασφάλειας και Δικαιοσύνης (eu-LISA). Μόλις λάβει τις εν λόγω πληροφορίες, ο eu-LISA ενημερώνει αμέσως τις ΜΣΕ που έλαβαν τα δεδομένα API που διαβιβάστηκαν μέσω του δρομολογητή.

9. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 19 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τους αναγκαίους λεπτομερείς κανόνες σχετικά με τα κοινά πρωτόκολλα και τους υποστηριζόμενους μορφότυπους δεδομένων που πρέπει να χρησιμοποιούνται για τις διαβιβάσεις δεδομένων API στον δρομολογητή που προβλέπεται στην παράγραφο 6.

Διαβίβαση δεδομένων API από τον δρομολογητή στις ΜΣΕ

1. Ο δρομολογητής διαβιβάζει αμέσως και με αυτοματοποιημένο τρόπο τα δεδομένα API που του διαβιβάζονται από τους αερομεταφορείς σύμφωνα με το άρθρο 4 στις ΜΣΕ του κράτους μέλους στο έδαφος του οποίου θα προσγειωθεί η πτήση ή από το έδαφος του οποίου θα αναχωρήσει η πτήση, ή και στις δύο ΜΣΕ στην περίπτωση πτήσεων εντός της ΕΕ. Όταν μια πτήση πραγματοποιεί μία ή περισσότερες στάσεις στο έδαφος κρατών μελών άλλων από εκείνο από το οποίο αναχώρησε, ο δρομολογητής διαβιβάζει τα δεδομένα API στις ΜΣΕ όλων των ενδιαφερόμενων κρατών μελών.

Για τους σκοπούς της εν λόγω διαβίβασης, ο eu-LISA καταρτίζει και επικαιροποιεί πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ των διαφόρων αερολιμένων προέλευσης και προορισμού και των χωρών στις οποίες ανήκουν.

Ωστόσο, για τις πτήσεις εντός της ΕΕ, ο δρομολογητής διαβιβάζει τα δεδομένα API στην εν λόγω ΜΣΕ μόνο για τις πτήσεις που περιλαμβάνονται στον κατάλογο που προβλέπεται στην παράγραφο 2.

Ο δρομολογητής διαβιβάζει τα δεδομένα API σύμφωνα με τους λεπτομερείς κανόνες που προβλέπονται στην παράγραφο 3, εφόσον οι εν λόγω κανόνες έχουν εγκριθεί και εφαρμόζονται.

2. Τα κράτη μέλη που αποφασίζουν να εφαρμόσουν την οδηγία (ΕΕ) 2016/681 στις πτήσεις εντός της ΕΕ σύμφωνα με το άρθρο 2 της εν λόγω οδηγίας καταρτίζουν κατάλογο των σχετικών πτήσεων εντός της ΕΕ και, έως την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού που προβλέπεται στο άρθρο 21 δεύτερο εδάφιο, παρέχουν στον eu-LISA τον εν λόγω κατάλογο. Τα συγκεκριμένα κράτη μέλη, σύμφωνα με το άρθρο 2 της εν λόγω οδηγίας, επανεξετάζουν τακτικά και, εφόσον απαιτείται, επικαιροποιούν τους εν λόγω καταλόγους και παρέχουν αμέσως στον eu-LISA αυτούς τους επικαιροποιημένους καταλόγους. Οι πληροφορίες που περιέχονται στους εν λόγω καταλόγους αντιμετωπίζονται ως εμπιστευτικές.
3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 19 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τους αναγκαίους λεπτομερείς τεχνικούς και διαδικαστικούς κανόνες για τις διαβιβάσεις δεδομένων API από τον δρομολογητή που προβλέπεται στην παράγραφο 1.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ, ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Τήρηση αρχείων καταγραφής

1. Οι αερομεταφορείς δημιουργούν αρχεία καταγραφής όλων των πράξεων επεξεργασίας που πραγματοποιούνται βάσει του παρόντος κανονισμού με τη χρήση των αυτοματοποιημένων μέσων που προβλέπονται στο άρθρο 4 παράγραφος 3. Τα εν λόγω αρχεία καταγραφής περιλαμβάνουν την ημερομηνία, την ώρα και τον τόπο διαβίβασης των δεδομένων API.
2. Τα αρχεία καταγραφής που προβλέπονται στην παράγραφο 1 χρησιμοποιούνται μόνο για τη διασφάλιση της ασφάλειας και της ακεραιότητας των δεδομένων API, και της νομιμότητας της επεξεργασίας, ιδίως όσον αφορά τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών επιβολής κυρώσεων για παραβάσεις των εν λόγω απαιτήσεων σύμφωνα με τα άρθρα 15 και 16.
3. Οι αερομεταφορείς λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για την προστασία των αρχείων καταγραφής που δημιούργησαν σύμφωνα με την παράγραφο 1 έναντι μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης και άλλων κινδύνων για την ασφάλεια.
4. Οι αερομεταφορείς τηρούν τα αρχεία καταγραφής που δημιούργησαν σύμφωνα με την παράγραφο 1 για χρονικό διάστημα ενός έτους από τη στιγμή της δημιουργίας των εν λόγω αρχείων. Διαγράφουν αμέσως και μόνιμα αυτά τα αρχεία καταγραφής μετά τη λήξη της εν λόγω προθεσμίας.

Ωστόσο, εάν τα εν λόγω αρχεία καταγραφής είναι αναγκαία για τις διαδικασίες παρακολούθησης ή διασφάλισης της ασφάλειας και της ακεραιότητας των δεδομένων API ή της νομιμότητας των πράξεων επεξεργασίας, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2, και οι εν λόγω διαδικασίες έχουν ήδη ξεκινήσει κατά τη λήξη της χρονικής περιόδου που προβλέπεται στο πρώτο εδάφιο, οι αερομεταφορείς μπορούν να διατηρούν αυτά τα αρχεία καταγραφής για όσο διάστημα απαιτείται για τις εν λόγω διαδικασίες. Στην περίπτωση αυτή, διαγράφουν αμέσως αυτά τα αρχεία καταγραφής όταν δεν είναι πλέον απαραίτητα για τις εν λόγω διαδικασίες.

Άρθρο 7

Υπεύθυνοι επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα

Οι ΜΣΕ είναι υπεύθυνοι επεξεργασίας, κατά την έννοια του άρθρου 3 σημείο 8) της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680, σε σχέση με την επεξεργασία δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα βάσει του παρόντος κανονισμού μέσω του δρομολογητή, συμπεριλαμβανομένης της διαβίβασης και αποθήκευσης των εν λόγω δεδομένων στον δρομολογητή για τεχνικούς λόγους.

Οι αερομεταφορείς είναι υπεύθυνοι επεξεργασίας, κατά την έννοια του άρθρου 4 σημείο 7) του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, για την επεξεργασία δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα σε σχέση με την εκ μέρους τους συλλογή και διαβίβαση των εν λόγω δεδομένων στον δρομολογητή βάσει του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 8

Ασφάλεια

Οι ΜΣΕ και οι αερομεταφορείς διασφαλίζουν την ασφάλεια των δεδομένων API, ιδίως των δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, τα οποία επεξεργάζονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Οι ΜΣΕ και οι αερομεταφορείς συνεργάζονται, σύμφωνα με τις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους και σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης, μεταξύ τους και με τον eu-LISA για τη διασφάλιση της εν λόγω ασφάλειας.

Άρθρο 9

Αυτοέλεγχος

Οι αερομεταφορείς και οι ΜΣΕ παρακολουθούν τη συμμόρφωσή τους με τις αντίστοιχες υποχρεώσεις τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού, ιδίως όσον αφορά την επεξεργασία δεδομένων API που αποτελούν δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, μεταξύ άλλων μέσω συχνής επαλήθευσης των αρχείων καταγραφής σύμφωνα με το άρθρο 7.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΘΕΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΤΗ

Άρθρο 10

Συνδέσεις των ΜΣΕ με τον δρομολογητή

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι οικείες ΜΣΕ είναι συνδεδεμένες με τον δρομολογητή. Διασφαλίζουν ότι τα εθνικά τους συστήματα και υποδομές για τη λήψη και περαιτέρω επεξεργασία των δεδομένων API που διαβιβάζονται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι ενοποιημένα με τον δρομολογητή.

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι η σύνδεση με τον εν λόγω δρομολογητή και η ενοποίηση με αυτόν επιτρέπει στις οικείες ΜΣΕ να λαμβάνουν και να επεξεργάζονται περαιτέρω τα δεδομένα API, καθώς και να ανταλλάσσουν κάθε σχετική επικοινωνία, με νόμιμο, ασφαλή, αποτελεσματικό και ταχύ τρόπο.

2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 19 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τους αναγκαίους λεπτομερείς κανόνες για τις συνδέσεις και την ενοποίηση με τον δρομολογητή που προβλέπεται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 11

Συνδέσεις των αερομεταφορέων με τον δρομολογητή

1. Οι αερομεταφορείς διασφαλίζουν ότι είναι συνδεδεμένοι με τον δρομολογητή. Διασφαλίζουν ότι τα συστήματα και οι υποδομές τους για τη διαβίβαση των δεδομένων API στον δρομολογητή σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό είναι ενοποιημένα με τον δρομολογητή.

Οι αερομεταφορείς διασφαλίζουν ότι η σύνδεση με τον δρομολογητή και η ενοποίηση με αυτόν τους επιτρέπει να διαβιβάζουν τα δεδομένα API, καθώς και να ανταλλάσσουν κάθε σχετική επικοινωνία, με νόμιμο, ασφαλή, αποτελεσματικό και ταχύ τρόπο.

2. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 19 για να συμπληρώνει τον παρόντα κανονισμό θεσπίζοντας τους αναγκαίους λεπτομερείς κανόνες για τις συνδέσεις και την ενοποίηση με τον δρομολογητή που προβλέπεται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 12

Δαπάνες των κρατών μελών

1. Οι δαπάνες στις οποίες υποβάλλονται τα κράτη μέλη σε σχέση με τις συνδέσεις τους και την ενοποίηση με τον δρομολογητή που προβλέπεται στο άρθρο 10 βαρύνουν τον γενικό προϋπολογισμό της Ένωσης.

Ωστόσο, οι ακόλουθες δαπάνες εξαιρούνται και βαρύνουν τα κράτη μέλη:

- α) δαπάνες για τη διαχείριση έργου, συμπεριλαμβανομένων των δαπανών για συνεδριάσεις, αποστολές και γραφεία·
 - β) δαπάνες για τη φιλοξενία εθνικών συστημάτων τεχνολογίας πληροφοριών (ΤΠ), συμπεριλαμβανομένων των δαπανών για χώρο, εφαρμογή, ηλεκτρική ενέργεια και ψύξη·
 - γ) δαπάνες για τη λειτουργία των εθνικών συστημάτων ΤΠ, συμπεριλαμβανομένων των φορέων εκμετάλλευσης και των συμβάσεων υποστήριξης·
 - δ) δαπάνες για τον σχεδιασμό, την ανάπτυξη, την εφαρμογή, τη λειτουργία και τη συντήρηση εθνικών δικτύων επικοινωνίας.
2. Τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν επίσης τις δαπάνες που προκύπτουν από τη διαχείριση, τη χρήση και τη συντήρηση των συνδέσεών τους και της ενοποίησης με τον δρομολογητή.

Άρθρο 13

Ενέργειες σε περίπτωση τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή

1. Όταν είναι τεχνικά αδύνατο να χρησιμοποιηθεί ο δρομολογητής για τη διαβίβαση δεδομένων API λόγω βλάβης του δρομολογητή, ο eu-LISA ενημερώνει αμέσως τους αερομεταφορείς και τις ΜΣΕ για την εν λόγω τεχνική αδυναμία με αυτοματοποιημένο τρόπο. Στην περίπτωση αυτή, ο eu-LISA λαμβάνει αμέσως μέτρα

για την αντιμετώπιση της τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή και ενημερώνει αμέσως τα εν λόγω μέρη όταν αυτή έχει αντιμετωπιστεί επιτυχώς.

Κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ των εν λόγω κοινοποιήσεων, το άρθρο 4 παράγραφος 6 δεν εφαρμόζεται, στον βαθμό που η τεχνική αδυναμία εμποδίζει τη διαβίβαση δεδομένων API στον δρομολογητή. Στο μέτρο που αυτό συμβαίνει, το άρθρο 4 παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται ούτε στα συγκεκριμένα δεδομένα API κατά τη διάρκεια αυτού του χρονικού διαστήματος.

2. Όταν είναι τεχνικά αδύνατη η χρήση του δρομολογητή για τη διαβίβαση δεδομένων API λόγω βλάβης των συστημάτων ή της υποδομής ενός κράτους μέλους στα οποία γίνεται αναφορά στο άρθρο 10, η ΜΣΕ αυτού του κράτους μέλους ενημερώνει αμέσως τους αερομεταφορείς, τις άλλες ΜΣΕ, τον eu-LISA και την Επιτροπή σχετικά με την εν λόγω τεχνική αδυναμία με αυτοματοποιημένο τρόπο. Στην περίπτωση αυτή, το συγκεκριμένο κράτος μέλος λαμβάνει αμέσως μέτρα για την αντιμετώπιση της τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή και ενημερώνει αμέσως τα εν λόγω μέρη όταν αυτή έχει αντιμετωπιστεί επιτυχώς.

Κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ των εν λόγω κοινοποιήσεων, το άρθρο 4 παράγραφος 6 δεν εφαρμόζεται, στον βαθμό που η τεχνική αδυναμία εμποδίζει τη διαβίβαση δεδομένων API στον δρομολογητή. Στο μέτρο που αυτό συμβαίνει, το άρθρο 4 παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται ούτε στα συγκεκριμένα δεδομένα API κατά τη διάρκεια αυτού του χρονικού διαστήματος.

3. Όταν είναι τεχνικά αδύνατο να χρησιμοποιηθεί ο δρομολογητής για τη διαβίβαση δεδομένων API λόγω βλάβης των συστημάτων ή της υποδομής ενός αερομεταφορέα στα οποία γίνεται αναφορά στο άρθρο 11, ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας ενημερώνει αμέσως τις ΜΣΕ, τον eu-LISA και την Επιτροπή για την εν λόγω τεχνική αδυναμία με αυτοματοποιημένο τρόπο. Στην περίπτωση αυτή, ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας λαμβάνει αμέσως μέτρα για την αντιμετώπιση της τεχνικής αδυναμίας χρήσης του δρομολογητή και ενημερώνει αμέσως τα εν λόγω μέρη όταν αυτή έχει αντιμετωπιστεί επιτυχώς.

Κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ των εν λόγω κοινοποιήσεων, το άρθρο 4 παράγραφος 6 δεν εφαρμόζεται, στον βαθμό που η τεχνική αδυναμία εμποδίζει τη διαβίβαση δεδομένων API στον δρομολογητή. Στο μέτρο που αυτό συμβαίνει, το άρθρο 4 παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται ούτε στα συγκεκριμένα δεδομένα API κατά τη διάρκεια αυτού του χρονικού διαστήματος.

Όταν η τεχνική αδυναμία αντιμετωπιστεί επιτυχώς, ο σχετικός αερομεταφορέας υποβάλλει χωρίς καθυστέρηση στην αρμόδια εθνική εποπτική αρχή που προβλέπεται στο άρθρο 15 έκθεση που περιέχει όλες τις απαραίτητες λεπτομέρειες σχετικά με την τεχνική αδυναμία, συμπεριλαμβανομένων των λόγων της τεχνικής αδυναμίας, της έκτασης και των συνεπειών της, καθώς και των μέτρων που ελήφθησαν για την αντιμετώπισή της.

Άρθρο 14

Ευθύνη όσον αφορά τον δρομολογητή

Εάν η μη τήρηση από κράτος μέλος ή αερομεταφορέα των υποχρεώσεων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό προκαλέσει ζημιές στον δρομολογητή, το συγκεκριμένο κράτος μέλος ή ο συγκεκριμένος αερομεταφορέας θεωρείται υπαίτιο/-ος των εν λόγω ζημιών, εκτός εάν και στον βαθμό που ο eu-LISA δεν έλαβε εύλογα μέτρα για να προλάβει την πρόκληση ζημίας ή να περιορίσει τις συνέπειές της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΕΠΟΠΤΕΙΑ, ΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ

Άρθρο 15

Εθνική εποπτική αρχή

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες εθνικές εποπτικές αρχές που είναι αρμόδιες αφενός για την παρακολούθηση της εφαρμογής στο έδαφός τους των διατάξεων του παρόντος κανονισμού από τους αερομεταφορείς και, αφετέρου, για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις εν λόγω διατάξεις.
2. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι εθνικές εποπτικές αρχές διαθέτουν όλα τα αναγκαία μέσα και όλες τις αναγκαίες εξουσίες έρευνας και επιβολής για την εκτέλεση των καθηκόντων τους δυνάμει του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων με την επιβολή των κυρώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 16, κατά περίπτωση. Θεσπίζουν λεπτομερείς κανόνες σχετικά με την εκτέλεση των εν λόγω καθηκόντων και την άσκηση των εν λόγω εξουσιών, διασφαλίζοντας ότι η εκτέλεση και η άσκηση είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές, και υπόκεινται σε διασφαλίσεις σύμφωνα με τα θεμελιώδη δικαιώματα που κατοχυρώνονται από το δίκαιο της Ένωσης.
3. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, έως την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού που προβλέπεται στο άρθρο 21 δεύτερο εδάφιο, το όνομα και τα στοιχεία επικοινωνίας των αρχών που έχουν ορίσει σύμφωνα με την παράγραφο 1, καθώς και τους λεπτομερείς κανόνες που θέσπισαν σύμφωνα με την παράγραφο 2. Κοινοποιούν αμελλητί στην Επιτροπή κάθε μεταγενέστερη αλλαγή ή τροποποίησή τους.
4. Το παρόν άρθρο δεν θίγει τις εξουσίες των εποπτικών αρχών που προβλέπονται στο άρθρο 51 του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679 και στο άρθρο 41 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/680.

Άρθρο 16

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβάσεων των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία

μέτρα για να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, έως την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού που προβλέπεται στο άρθρο 21 δεύτερο εδάφιο, τους εν λόγω κανόνες και τα μέτρα, και της κοινοποιούν αμελλητί κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή που τα επηρεάζει.

Άρθρο 17

Πρακτικό εγχειρίδιο

Η Επιτροπή, σε στενή συνεργασία με τις ΜΣΕ, άλλες αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, τους αερομεταφορείς και τους αρμόδιους οργανισμούς της Ένωσης, καταρτίζει και δημοσιοποιεί πρακτικό εγχειρίδιο, το οποίο περιέχει κατευθυντήριες γραμμές, συστάσεις και βέλτιστες πρακτικές για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Το πρακτικό εγχειρίδιο λαμβάνει υπόψη τα υφιστάμενα σχετικά εγχειρίδια.

Η Επιτροπή εγκρίνει το πρακτικό εγχειρίδιο υπό μορφή σύστασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Άρθρο 18

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/818

Στο άρθρο 39, οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Δημιουργείται κεντρικό αποθετήριο για την υποβολή εκθέσεων και την κατάρτιση στατιστικών (CRRS) με σκοπό την υποστήριξη των στόχων του SIS, του Eurodac και του ECRIS-TCN, σύμφωνα με τις αντίστοιχες νομικές πράξεις που διέπουν τα εν λόγω συστήματα, καθώς και την παροχή διασυστημικών στατιστικών δεδομένων και αναλυτικών εκθέσεων για σκοπούς πολιτικής, επιχειρησιακούς σκοπούς και σκοπούς ποιότητας των δεδομένων. Το CRRS υποστηρίζει επίσης τους στόχους του κανονισμού (ΕΕ).../... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου* [ο παρών κανονισμός].»

* Κανονισμός (ΕΕ) [αριθμός] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της xy, [επίσημος τίτλος] (ΕΕ L ...).»

«2. Ο eu-LISA δημιουργεί, τηρεί και φιλοξενεί στις τεχνικές εγκαταστάσεις του το CRRS, το οποίο περιέχει τα δεδομένα και τις στατιστικές στα οποία γίνεται αναφορά στο άρθρο 74 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1862 και στο άρθρο 32 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/816 λογικά διαχωρισμένα από το σύστημα πληροφοριών της ΕΕ. Ο eu-LISA συλλέγει επίσης τα δεδομένα και τα στατιστικά στοιχεία από τον δρομολογητή στον οποίο γίνεται αναφορά στο άρθρο 13 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ).../... * [ο παρών κανονισμός]. Πρόσβαση στο CRRS παρέχεται μέσω ελεγχόμενης, ασφαλούς πρόσβασης με ειδικά προφίλ χρήστη, αποκλειστικά για τους σκοπούς της υποβολής εκθέσεων και της κατάρτισης στατιστικών, στις αρχές στις οποίες γίνεται αναφορά στο άρθρο 74 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1862, στο άρθρο 32 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/816 και στο άρθρο 13 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ).../... * [ο παρών κανονισμός].»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 19

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφοι 5 και 9, στο άρθρο 5 παράγραφος 3, στο άρθρο 10 παράγραφος 2 και στο άρθρο 11 παράγραφος 2 ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από [ημερομηνία έκδοσης του παρόντος κανονισμού]. Η Επιτροπή καταρτίζει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφοι 5 και 9, στο άρθρο 5 παράγραφος 3, στο άρθρο 10 παράγραφος 2 και στο άρθρο 11 παράγραφος 2 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

Άρθρο 20

Παρακολούθηση και αξιολόγηση

1. Έως [τέσσερα έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού], και στη συνέχεια ανά τετραετία, η Επιτροπή συντάσσει έκθεση που περιλαμβάνει συνολική αξιολόγηση του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων αξιολόγηση των εξής:
 - α) εφαρμογή του παρόντος κανονισμού·
 - β) βαθμός στον οποίο ο παρών κανονισμός πέτυχε τους στόχους του·
 - γ) αντίκτυπος του παρόντος κανονισμού στα θεμελιώδη δικαιώματα που προστατεύονται από το δίκαιο της Ένωσης·
 - δ) Η Επιτροπή υποβάλλει την έκθεση αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, τον Ευρωπαϊκό Επόπτη Προστασίας Δεδομένων και τον Οργανισμό Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εάν απαιτείται βάσει της διενεργηθείσας αξιολόγησης, η Επιτροπή υποβάλλει νομοθετική πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο με σκοπό την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.
2. Τα κράτη μέλη και οι αερομεταφορείς παρέχουν στην Επιτροπή, κατόπιν αιτήματος, τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εκπόνηση της έκθεσης που προβλέπεται στην παράγραφο 1. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να μην παρέχουν τις εν λόγω πληροφορίες εάν αυτό απαιτείται, και στον βαθμό που απαιτείται, για να μην αποκαλυφθούν εμπιστευτικές μέθοδοι εργασίας ή να μην τεθούν σε κίνδυνο εν εξελίξει έρευνες των οικείων ΜΣΕ ή άλλων αρχών επιβολής του νόμου. Η Επιτροπή εξασφαλίζει την κατάλληλη προστασία κάθε παρεχόμενης εμπιστευτικής πληροφορίας.

Άρθρο 21

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται δύο έτη από την ημερομηνία έναρξης λειτουργίας του δρομολογητή, η οποία καθορίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 27 του κανονισμού (ΕΕ) [ΑΠΙ στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων].

Ωστόσο, το άρθρο 4 παράγραφοι 5 και 9, το άρθρο 5 παράγραφος 3, το άρθρο 10 παράγραφος 2, το άρθρο 11 παράγραφος 2 και το άρθρο 19 εφαρμόζονται από τις [ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού].

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα στα κράτη μέλη σύμφωνα με τις Συνθήκες.

Στρασβούργο,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

Οι δημοσιονομικές επιπτώσεις της παρούσας πρότασης καλύπτονται από το κοινό νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που επισυνάπτεται στην πρόταση κανονισμού (ΕΕ) [API στο πλαίσιο της διαχείρισης των συνόρων].