



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 14 de dezembro de 2022
(OR. en)

15719/22

**Dossiê interinstitucional:
2022/0425(COD)**

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

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	14 de dezembro de 2022
para:	Thérèse Blanchet, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2022) 731 final
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à recolha e transferência de informações antecipadas sobre os passageiros para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave, e que altera o Regulamento (UE) 2019/818

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2022) 731 final.

Anexo: COM(2022) 731 final



Estrasburgo, 13.12.2022
COM(2022) 731 final

2022/0425 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à recolha e transferência de informações antecipadas sobre os passageiros para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave, e que altera o Regulamento (UE) 2019/818

{SWD(2022) 424 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

Na última década, a UE e outras partes do mundo registaram um aumento da criminalidade grave e organizada. De acordo com a Avaliação da Ameaça da Criminalidade Grave e Organizada da União Europeia realizada pela Europol, grande parte desta criminalidade envolve viagens internacionais com o objetivo específico de introduzir clandestinamente pessoas, drogas ou outras mercadorias ilícitas na UE. Nomeadamente, os criminosos utilizam frequentemente os principais aeroportos da UE, bem como os aeroportos regionais de menor dimensão que operam companhias aéreas de baixo custo¹. Do mesmo modo, o Relatório sobre a Situação e Tendências do Terrorismo da Europol mostra que a ameaça terrorista na UE continua a ser real e grave², salientando que a maioria das campanhas terroristas tem um carácter transnacional, com a participação de contactos transnacionais ou viagens para fora da UE. Neste contexto, as informações sobre os viajantes dos transportes aéreos constituem um instrumento importante para as autoridades responsáveis pela aplicação da lei combaterem a criminalidade grave e o terrorismo na UE.

Os dados relativos aos viajantes dos transportes aéreos incluem informações antecipadas sobre os passageiros (API) e registos de identificação dos passageiros (PNR) que, quando utilizados em conjunto, são especialmente eficazes para identificar viajantes de alto risco e confirmar o padrão de viagem das pessoas suspeitas. Quando um passageiro compra um bilhete a uma transportadora aérea, será gerado um PNR pelos sistemas de reserva das transportadoras aéreas para os respetivos fins comerciais. Tal inclui dados sobre o itinerário completo, informações de pagamento, informações de contacto e pedidos especiais do passageiro. Sempre que se aplique uma obrigação para esse efeito, estes dados PNR são enviados à unidade de informações de passageiros (UIP) do país de destino e, muitas vezes, do país de partida.

Na UE, a Diretiva PNR³ foi adotada em 2016 para assegurar que todos os Estados-Membros apliquem regras sobre a recolha de dados PNR junto das transportadoras aéreas, a fim de prevenir, detetar, investigar e reprimir infrações terroristas e a criminalidade grave, sem prejuízo das regras da UE em vigor sobre a obrigação imposta às transportadoras aéreas de recolher dados API estabelecida na Diretiva API⁴. Nos termos da Diretiva PNR, os Estados-Membros têm de adotar as medidas necessárias para assegurar que as transportadoras aéreas transfiram dados PNR na medida em que já tenham recolhido esses dados no exercício normal das suas atividades. A Diretiva PNR permite o tratamento conjunto dos dados API e dos dados PNR, uma vez que a sua definição de dados PNR inclui «todas as informações prévias sobre os passageiros (dados API) que tenham sido recolhidas»⁵. No entanto, não

¹ Europol, Avaliação da Ameaça da Criminalidade Grave e Organizada (SOCTA), 2021, https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/socta2021_1.pdf.

² Europol, Relatório sobre a Situação e Tendências do Terrorismo (TE-SAT), 2021, https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/tesat_2021_0.pdf.

³ Diretiva (UE) 2016/681 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativa à utilização dos dados dos registos de identificação dos passageiros (PNR) para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave.

⁴ Diretiva 2004/82/CE do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à obrigação de comunicação de dados dos passageiros pelas transportadoras.

⁵ Ver o anexo 1, ponto 18, da Diretiva (UE) 2016/681.

obriga as transportadoras aéreas a recolher dados para além do exercício normal das suas atividades. Por conseguinte, não conduz à recolha da globalidade de dados API, dado que as transportadoras aéreas não têm nenhum fim comercial para recolherem esses dados.

Os dados API só são recolhidos pela transportadora aérea durante o registo de embarque do passageiro (em linha e no aeroporto) quando é aplicável uma obrigação nesse sentido. Em seguida, são enviados às autoridades responsáveis pelas fronteiras competentes sob a forma de um «manifesto da lista de passageiros» completo que contém todos os passageiros a bordo à partida do avião. Embora os dados API sejam considerados informações «verificadas», visto que correspondem aos viajantes que acabaram por embarcar na aeronave, podendo também ser utilizados pelas autoridades responsáveis pela aplicação da lei para identificar suspeitos e pessoas procuradas, os dados PNR são informações «não verificadas» fornecidas pelos passageiros. Os dados PNR de um determinado passageiro normalmente não contém todos os potenciais elementos PNR, mas apenas os fornecidos pelo passageiro e/ou necessários para a reserva e, por conseguinte, para o fim comercial normal da transportadora aérea.

Desde a adoção da Diretiva API em 2004, existe um consenso mundial de que os dados API não são apenas um instrumento fundamental na gestão das fronteiras, mas também um instrumento importante para fins de aplicação da lei, nomeadamente para combater a criminalidade grave e o terrorismo. Assim, a nível internacional, desde 2014, as resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas têm apelado repetidamente para a criação e a implantação global de sistemas API e PNR para efeitos de aplicação da lei⁶. Além disso, o compromisso assumido pelos Estados participantes na Organização para a Segurança e a Cooperação na Europa (OSCE) de criar sistemas API confirma a importância da utilização destes dados na luta contra o terrorismo e a criminalidade transnacional⁷.

Tal como demonstrado pelo relatório da Comissão sobre a revisão da Diretiva PNR, o tratamento conjunto dos dados API e PNR pelas autoridades responsáveis pela aplicação da lei competentes — o que significa que os dados PNR recolhidos pelas transportadoras aéreas para os seus fins comerciais normais e transferidos para as autoridades responsáveis pela aplicação da lei competentes são complementados pela obrigação de as transportadoras aéreas recolherem e transferirem dados API — aumenta substancialmente a eficácia da luta contra a criminalidade grave e o terrorismo na UE⁸. A utilização combinada dos dados API e dos dados PNR permite às autoridades nacionais competentes confirmar a identidade dos passageiros e melhora consideravelmente a fiabilidade dos dados PNR. Essa utilização combinada antes da chegada permite igualmente que as autoridades responsáveis pela aplicação da lei avaliem e controlem minuciosamente apenas as pessoas suscetíveis de constituir uma ameaça para a segurança, com base em práticas e critérios de avaliação objetivos e em conformidade com a lei aplicável. Tal agiliza os trâmites de viagem dos restantes passageiros e reduz o risco de as pessoas serem submetidas a um controlo à chegada pelas autoridades competentes com base em elementos discricionários, como a raça ou a origem étnica, que podem ser erradamente associados a riscos de segurança por parte das autoridades responsáveis pela aplicação da lei.

⁶ Resoluções 2178(2014), 2309(2016), 2396(2017) e 2482(2019) do Conselho de Segurança das Nações Unidas, bem como a [Decisão 6/16 do Conselho Ministerial](#) da OSCE, de 9 de dezembro de 2016, relativa ao reforço da utilização das informações antecipadas sobre os passageiros.

⁷ [Decisão 6/16 do Conselho Ministerial](#) da OSCE, de 9 de dezembro de 2016, relativa ao reforço da utilização das informações antecipadas sobre os passageiros.

⁸ Comissão Europeia, *Staff Working Document Accompanying the Report on the review of Directive 2016/681* (não traduzido para português), SWD(2020)128 final.

No entanto, o atual quadro jurídico da UE apenas regula a utilização de dados PNR para combater a criminalidade grave e o terrorismo, mas não o faz especificamente para os dados API, que só podem ser solicitados em voos provenientes de países terceiros, o que gera uma lacuna de segurança, nomeadamente no que diz respeito aos voos intra-UE em relação aos quais os Estados-Membros solicitam às transportadoras aéreas a transferência de dados PNR. As unidades de informações de passageiros obtêm os resultados operacionais mais eficazes nos voos em que são recolhidos dados API e dados PNR. Tal significa que as autoridades responsáveis pela aplicação da lei não podem tirar partido dos resultados do tratamento conjunto de dados API e de dados PNR relativos a voos dentro da UE, para os quais apenas são transferidos dados PNR.

Para colmatar esta lacuna, a Estratégia da Comissão de junho de 2021 para um espaço Schengen plenamente funcional e resiliente apelou para uma maior utilização dos dados API em combinação com os dados PNR para voos intra-Schengen, a fim de reforçar significativamente a segurança interna, em conformidade com o direito fundamental à proteção dos dados pessoais e o direito fundamental à livre circulação⁹.

Por conseguinte, a proposta de regulamento visa estabelecer melhores regras para a recolha e a transferência de dados API pelas transportadoras aéreas para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave. A fim de assegurar a conformidade com os direitos fundamentais pertinentes consagrados na Carta dos Direitos Fundamentais da UE («Carta»), em especial os direitos à privacidade e à proteção dos dados pessoais, e com os requisitos de necessidade e proporcionalidade daí resultantes, a proposta é, como explicado mais adiante, cuidadosamente limitada no seu âmbito de aplicação e contém limites e salvaguardas rigorosos em matéria de proteção de dados pessoais.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

As regras propostas em matéria de recolha e transferência de dados API para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave estão alinhadas com as regras aplicáveis ao tratamento de dados PNR, estabelecidas na Diretiva PNR¹⁰. Têm em conta as interpretações do Tribunal de Justiça da União Europeia na sua jurisprudência recente, nomeadamente o que é especificado nessa jurisprudência relativamente ao tratamento de dados PNR para voos intra-UE, segundo a qual a transferência de dados PNR para as autoridades competentes dos Estados-Membros em voos intra-UE tem de ser seletiva e não pode ser sistemática, a menos que se justifique por uma ameaça terrorista real e atual ou previsível¹¹.

Na medida em que exista uma possível sobreposição entre a proposta de regulamento e as regras da Diretiva PNR, tendo em conta que, tal como mencionado, a definição de «dados PNR» da referida diretiva inclui «todas as informações prévias sobre os passageiros (dados API) que tenham sido recolhidas», prevalecem as regras da proposta de regulamento, uma vez que se trata tanto de *lex specialis* como de *lex posterior*. Embora, nos termos da Diretiva PNR, os Estados-Membros tenham de adotar as medidas necessárias para assegurar que as transportadoras aéreas transfiram dados PNR na medida em que já tenham recolhido esses

⁹ COM(2021) 277 final (2.6.2021).

¹⁰ A Diretiva PNR estabelece condições para o tratamento dos dados, tais como as autoridades competentes envolvidas (artigo 7.º), o prazo de conservação dos dados (artigo 12.º) e a proteção de dados pessoais (artigo 13.º).

¹¹ TJUE, Acórdão no processo C-817/19, Ligue des droits humains.

dados no decurso normal das suas atividades, a proposta de regulamento estabelece a obrigação de as transportadoras aéreas recolherem dados API em situações específicas e transferirem esses dados de forma específica. Por conseguinte, a proposta de regulamento complementa a Diretiva PNR, uma vez que garante que, em todos os casos em que as autoridades responsáveis pela aplicação da lei competentes — ou seja, as unidades de informações de passageiros — recebem dados PNR ao abrigo da Diretiva PNR, as transportadoras aéreas também têm a obrigação de recolher e transferir dados API para essas autoridades competentes.

Na sequência da transmissão de dados API às unidades de informações de passageiros (UIP) estabelecidas pela Diretiva PNR, além dos requisitos limitados a este respeito estabelecidos na proposta de regulamento, as regras sobre o subsequente tratamento de dados API pelas UIP são as estabelecidas na Diretiva PNR. Como referido, a Diretiva PNR permite o tratamento conjunto dos dados API e dos dados PNR, uma vez que a sua definição de dados PNR inclui «todas as informações prévias sobre os passageiros (dados API) que tenham sido recolhidas», incluindo, por conseguinte, os dados API recebidos pelas UIP nos termos da proposta de regulamento. Por conseguinte, são aplicáveis as regras do artigo 6.º e dos artigos 9.º e seguintes da Diretiva PNR, relativas a questões como os fins precisos do tratamento, os prazos de conservação, o apagamento, o intercâmbio de informações, a transferência pelos Estados-Membros para países terceiros e disposições específicas sobre a proteção desses dados pessoais.

Além disso, os atos do direito da UE de aplicação geral serão aplicáveis em conformidade com as condições neles estabelecidas. No que diz respeito ao tratamento de dados pessoais, tal aplica-se, em especial, ao Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados (RGPD)¹², à «Diretiva de Aplicação da Lei» em matéria de proteção de dados¹³ e ao Regulamento da UE sobre a Proteção de Dados¹⁴. Esses atos não são afetados pela presente proposta.

A aplicabilidade dos referidos atos do direito da UE ao tratamento dos dados API recebidos ao abrigo do presente regulamento significa que os Estados-Membros aplicam o direito da UE na aceção do artigo 51.º, n.º 1, da Carta, o que significa que também se aplicam as regras da Carta. Em especial, as regras desses atos do direito da UE devem ser interpretadas à luz da Carta.

Assegurando a coerência com as regras estabelecidas na proposta de regulamento relativo à recolha e transferência de dados API para efeitos de controlo das fronteiras e à eficiência das transmissões de dados API, a presente proposta prevê a obrigação de as transportadoras aéreas recolherem o mesmo conjunto de dados API e de o transferirem para o mesmo encaminhador estabelecido ao abrigo dessa outra proposta de regulamento.

¹² Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados.

¹³ Diretiva (UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de abril de 2016 relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas autoridades competentes para efeitos de prevenção, investigação, deteção ou repressão de infrações penais ou execução de sanções penais, e à livre circulação desses dados.

¹⁴ Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

A recolha de dados API a partir dos documentos de viagem é igualmente coerente com as orientações da OACI sobre os documentos de viagem de leitura ótica¹⁵, transpostas no Regulamento (UE) 2019/1157, que visa reforçar a segurança dos bilhetes de identidade dos cidadãos da União, na Diretiva 2019/997 do Conselho, relativa aos títulos de viagem provisórios da UE, e no Regulamento 2252/2004, que estabelece normas para os dispositivos de segurança e dados biométricos dos passaportes. Estes regulamentos são os precursores de uma extração automatizada de dados completos e de elevada qualidade dos documentos de viagem.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

Para a presente proposta de regulamento relativo à recolha e transferência de dados API para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave, tendo em conta o seu objetivo e as medidas previstas, a base jurídica adequada é o artigo 82.º, n.º 1, alínea d), e o artigo 87.º, n.º 2, alínea a), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

Nos termos do artigo 82.º, n.º 1, alínea d), do TFUE, a União tem competência para adotar medidas relativas a facilitar a cooperação entre as autoridades judiciárias ou outras equivalentes dos Estados-Membros, no âmbito da investigação e do exercício da ação penal, bem como da execução de decisões. Nos termos do artigo 87.º, n.º 2, alínea a), do TFUE, a União tem competência para adotar medidas relativas à recolha, armazenamento, tratamento, análise e intercâmbio de informações pertinentes para efeitos de cooperação policial na UE.

Por conseguinte, a base jurídica utilizada para a presente proposta é a mesma que a utilizada para a Diretiva PNR, que é adequada tendo em conta não só o facto de a proposta de regulamento procurar alcançar o mesmo objetivo, mas também o facto de complementar a Diretiva PNR.

• Subsidiariedade

As autoridades responsáveis pela aplicação da lei devem dispor de instrumentos eficazes para lutar contra o terrorismo e a criminalidade grave. Uma vez que a maior parte dos crimes e atos terroristas mais graves envolve viagens internacionais, muitas vezes por via aérea, os dados PNR revelaram-se muito eficazes para proteger a segurança interna da UE. Além disso, os inquéritos para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave efetuados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros dependem em grande medida da cooperação internacional e transfronteiriça.

Num espaço sem controlos nas fronteiras internas, a recolha, o tratamento e o intercâmbio de dados sobre os passageiros, incluindo dados PNR e API, pelos Estados-Membros constituem igualmente medidas compensatórias eficientes. Ao atuar de forma coerente a nível da UE, a proposta contribuirá para aumentar a segurança dos Estados-Membros e, por extensão, da UE no seu conjunto.

A Diretiva API faz parte do acervo de Schengen relacionado com a passagem das fronteiras externas. Por conseguinte, não regula a recolha e a transferência de dados API sobre voos intra-UE. Na ausência de dados API que complementem os dados PNR para estes voos, os

¹⁵ OACI, Documento 9303, Documentos de viagem de leitura ótica, Oitava edição, 2021, disponível em: https://www.icao.int/publications/documents/9303_p1_cons_en.pdf.

Estados-Membros aplicaram uma série de medidas diferentes que procuram compensar a falta de dados de identidade sobre os passageiros, incluindo controlos de conformidade físicos para verificar os dados de identidade por comparação entre o documento de viagem e o cartão de embarque, que geram novos problemas sem resolver o problema subjacente da indisponibilidade de dados API.

A ação a nível da UE contribuirá para assegurar a aplicação de disposições harmonizadas em matéria de salvaguarda dos direitos fundamentais, em especial a proteção dos dados pessoais, nos Estados-Membros. Os diferentes regimes dos Estados-Membros que já estabeleceram mecanismos semelhantes, ou que contam fazê-lo no futuro, são suscetíveis de afetar negativamente as transportadoras aéreas, pois estas podem ter de se confrontar com diferentes exigências nacionais, por exemplo quanto ao tipo de informações a transferir e às condições em que tais informações devem ser fornecidas aos Estados-Membros. Estas diferenças são prejudiciais a uma cooperação efetiva entre os Estados-Membros para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave. Essas regras harmonizadas só podem ser estabelecidas a nível da UE.

Uma vez que os objetivos da presente proposta não podem ser realizados de forma suficiente pelos Estados-Membros, podendo ser realizados mais eficazmente a nível da União, pode concluir-se que a UE está habilitada não só a tomar medidas, como se encontra em melhor posição para o fazer do que os Estados-Membros atuando individualmente. Por conseguinte, a proposta respeita o princípio da subsidiariedade, definido no artigo 5.º do Tratado da União Europeia.

- **Proporcionalidade**

Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no artigo 5.º, n.º 4, do TUE, é necessário adaptar a natureza e a intensidade de uma determinada medida ao problema identificado. Todos os problemas abordados na presente iniciativa legislativa exigem, de uma forma ou de outra, a ação legislativa a nível da UE para que os Estados-Membros enfrentem eficazmente estes problemas.

As regras propostas em matéria de recolha e transferência de dados API, sujeitas a limitações e salvaguardas rigorosas, reforçarão a prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave. Por conseguinte, as regras propostas correspondem a uma necessidade identificada de reforçar a segurança interna, respondendo eficazmente ao problema resultante da ausência de tratamento conjunto dos dados API e dos dados PNR, incluindo sobre os voos intra-UE para os quais os Estados-Membros recebem dados PNR.

O âmbito de aplicação da proposta limita-se ao estritamente necessário, ou seja, cinge-se aos elementos que exigem uma abordagem harmonizada a nível da UE, nomeadamente os fins para os quais as API podem ser utilizadas pelas unidades de informações de passageiros, os elementos de dados que devem ser recolhidos e os meios para a recolha e transferência dos dados API dos viajantes. A transferência dos dados API para o encaminhador reduz a complexidade para as transportadoras aéreas de manter ligações com as unidades de informações de passageiros e gera economias de escala, reduzindo simultaneamente a margem para erros e abusos. O objetivo abrange apenas as infrações terroristas e a criminalidade grave, definidas na proposta, tendo em conta a sua gravidade e a sua dimensão transnacional.

A fim de limitar a ingerência nos direitos dos passageiros ao estritamente necessário, a proposta estabelece uma série de salvaguardas. Mais especificamente, o tratamento de dados API ao abrigo da proposta de regulamento limita-se a uma lista fechada e limitada de dados

API, para além da qual, não se devem recolher dados de identidade adicionais. Além disso, a proposta de regulamento prevê apenas regras relativas à recolha e transferência de dados API através do encaminhador para as UIP para as finalidades limitadas nela especificadas e não regula o tratamento posterior de dados API pelas UIP, uma vez que, como explicado acima, está abrangido por outros atos do direito da UE (Diretiva PNR, legislação em matéria de proteção de dados pessoais, Carta). As funcionalidades do encaminhador e, em especial, a sua capacidade de recolher e fornecer informações estatísticas exaustivas também apoiam o acompanhamento da aplicação do presente regulamento pelas transportadoras aéreas e pelas unidades de informações de passageiros. Estão igualmente previstas determinadas salvaguardas específicas, como as regras em matéria de registo, proteção dos dados pessoais e segurança.

A fim de assegurar a necessidade e a proporcionalidade do tratamento de dados ao abrigo da proposta de regulamento e, mais especificamente, no que diz respeito à recolha e transferência de dados API sobre voos intra-UE, os Estados-Membros só receberão dados API para os voos intra-UE que tiverem selecionado em conformidade com a jurisprudência do TJUE acima referida. Além disso, o tratamento posterior de dados API pelas UIP estaria sujeito aos limites e salvaguardas estabelecidos na Diretiva PNR, tal como interpretado pelo TJUE no processo *Ligue des droits humains*¹⁶ à luz da Carta.

- **Escolha do instrumento**

O instrumento proposto é um regulamento. Tendo em conta a necessidade de as medidas propostas serem diretamente aplicáveis e aplicadas uniformemente em todos os Estados-Membros, o regulamento é, por conseguinte, a escolha adequada de instrumento jurídico.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES EX POST, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações ex post da legislação existente**

A Diretiva API não impede o tratamento de dados API para fins de aplicação da lei, tal como previsto na legislação nacional e sujeito a requisitos de proteção de dados pessoais. No entanto, a aplicação desta possibilidade em todos os Estados-Membros é problemática, como constatado na avaliação da Diretiva API, conduzindo a lacunas de segurança devido à falta de critérios definidos pela UE para a recolha e a transferência de API para fins de aplicação da lei¹⁷:

- O fim de aplicação da lei é interpretado em sentido lato nas legislações nacionais de alguns Estados-Membros, variando entre infrações administrativas, reforçando a segurança interna e a ordem pública, e a luta contra o terrorismo e salvaguarda dos interesses de segurança nacional. A avaliação da Diretiva API indicou igualmente que uma utilização eficaz dos dados API para fins de aplicação da lei exigiria um instrumento jurídico específico para este fim distinto¹⁸.

¹⁶ TJUE, Acórdão de 21 de junho de 2022, processo C-817/19, *Ligue des droits humains*.

¹⁷ Comissão Europeia, documento de trabalho dos serviços da Comissão, *Evaluation of the Council Directive 2004/82/EC on the obligation of carriers to communicate passenger data (API Directive)* (não traduzido para português), Bruxelas, 8.9.2020, SWD(2020)174 final, p. 26 e 43.

¹⁸ SWD(2020)174, p. 57.

- A variedade de finalidades para a recolha de dados API aumenta a complexidade da garantia da conformidade com o quadro de proteção de dados pessoais da UE. O requisito de apagar os dados API no prazo de 24 horas só é estabelecido no caso da utilização de dados API para o objetivo principal da Diretiva API, a saber, a gestão das fronteiras externas. Não é claro se este requisito também se aplica ao tratamento efetuado para efeitos de aplicação da lei.
- O conjunto de dados API que pode ser solicitado às transportadoras para fins de aplicação da lei, para além da prática de alguns Estados-Membros de solicitar dados API que vão além da lista não exaustiva incluída na Diretiva API, cria obstáculos adicionais para que as transportadoras aéreas cumpram os diferentes requisitos aquando do transporte de passageiros para a UE.
- Do mesmo modo, a Diretiva API não dá indicações sobre os voos para os quais podem ser solicitados dados API nem sobre a autoridade para a qual devem ser transferidos dados API ou as condições de acesso a esses dados para fins de aplicação da lei.

- **Consultas das partes interessadas**

A preparação da presente proposta envolveu uma vasta gama de consultas das partes interessadas, incluindo as autoridades dos Estados-Membros (autoridades responsáveis pelas fronteiras competentes, unidades de informações de passageiros), representantes do setor dos transportes e transportadoras individuais. As agências da UE — como a Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira (Frontex), a Agência da União Europeia para a Cooperação Policial (Europol), a Agência da União Europeia para a Gestão Operacional de Sistemas Informáticos de Grande Escala no Espaço de Liberdade, Segurança e Justiça (eu-LISA) e a Agência dos Direitos Fundamentais da União Europeia (FRA) — também deram o seu contributo. Esta iniciativa integra igualmente os pontos de vista e as reações recebidas durante a consulta pública realizada no final de 2019 no âmbito da avaliação da Diretiva API¹⁹.

As atividades de consulta no contexto da elaboração da avaliação de impacto que apoia a presente proposta recolheram opiniões das partes interessadas utilizando vários métodos. Estas atividades incluíram, nomeadamente, uma avaliação de impacto inicial, um estudo de apoio externo e uma série de seminários técnicos.

Entre 5 de junho de 2020 e 14 de agosto de 2020, foi publicada uma avaliação de impacto inicial, tendo sido recebidos um total de sete contributos com comentários sobre o alargamento do âmbito de aplicação da futura Diretiva API, a qualidade dos dados, as sanções, a relação entre os dados API e os dados PNR e a proteção dos dados pessoais²⁰.

O estudo de apoio externo foi realizado com base em investigação documental, entrevistas e inquéritos com peritos na matéria que analisaram diferentes medidas possíveis para o tratamento de dados API com regras claras que agilizam as viagens legítimas, são coerentes com a interoperabilidade dos sistemas de informação da UE, os requisitos da UE em matéria de proteção de dados pessoais e outros instrumentos da UE e normas internacionais existentes.

Os serviços da Comissão organizaram igualmente uma série de seminários técnicos com peritos dos Estados-Membros e dos países associados a Schengen. Estes seminários destinavam-se a reunir peritos para um intercâmbio de pontos de vista sobre as possíveis

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_pt.

opções previstas, a fim de reforçar o futuro quadro API para efeitos de gestão das fronteiras, bem como para a luta contra a criminalidade e o terrorismo.

A avaliação de impacto que acompanha a presente proposta fornece uma descrição mais pormenorizada da consulta das partes interessadas (anexo 2).

- **Avaliação de impacto**

Em conformidade com as orientações para legislar melhor, a Comissão realizou uma avaliação de impacto, apresentada no documento de trabalho dos serviços da Comissão que a acompanha [referência]. O Comité de Controlo da Regulamentação analisou o projeto de avaliação de impacto na sua reunião de 28 de setembro de 2022, tendo emitido, em 30 de setembro de 2022, um parecer favorável.

Tendo em conta os problemas identificados em matéria de recolha e transferência de dados API, a avaliação de impacto analisou as opções políticas sobre o âmbito da recolha de dados API para efeitos de gestão das fronteiras externas e de aplicação da lei, juntamente com opções sobre os meios para melhorar a qualidade dos dados API. No que diz respeito à recolha de dados API para efeitos de aplicação da lei, a avaliação de impacto teve em conta, por um lado, a recolha de dados API sobre todos os voos extra-UE e, por outro lado, a recolha de dados API sobre todos os voos extra-UE e determinados voos intra-UE. Além disso, a avaliação de impacto também considerou opções para melhorar a qualidade dos dados API — quer para recolher dados API utilizando meios automatizados e manuais, quer para recolher dados API utilizando apenas meios automatizados.

Com base nas conclusões do relatório da avaliação de impacto, a opção preferida para um instrumento API para efeitos de aplicação da lei inclui a recolha de dados API sobre todos os voos com destino à UE e fora dela, bem como sobre determinados voos intra-UE para os quais são transferidos dados PNR. Tal reforçará significativamente a solidez da análise necessária dos dados pertinentes relativos aos viajantes em transportes aéreos na luta contra a criminalidade grave e o terrorismo, com as unidades de informações de passageiros a beneficiarem da disponibilidade dos dados API — verificados e, por conseguinte, de maior qualidade — a fim de identificar as pessoas envolvidas na criminalidade grave ou no terrorismo. A recolha e transferência de dados API para fins de aplicação da lei baseiam-se nas capacidades desenvolvidas para a transferência de dados API, através do encaminhador, para a gestão das fronteiras externas, sem custos adicionais para a eu-LISA. As transportadoras aéreas só transferem dados API para o encaminhador, que os transmitirá à unidade de informações de passageiros de cada Estado-Membro em causa. A avaliação de impacto concluiu que se tratava de uma solução eficiente em termos de custos para as transportadoras aéreas, reduzindo parte dos custos de transmissão incorridos pelas transportadoras aéreas e limitando simultaneamente a margem para erros ou abusos. No entanto, contrariamente à situação atual, ao abrigo da proposta de regulamento, as transportadoras aéreas teriam de recolher e transferir dados API sobre todos os voos abrangidos, independentemente das suas necessidades comerciais normais e incluindo também os voos intra-UE. A proposta é coerente com o objetivo de neutralidade climática definido na Lei europeia em matéria de clima²¹ e com as metas da União para 2030 e 2040.

²¹ Artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2021/1119, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática (Lei europeia em matéria de clima).

- **Direitos fundamentais**

A presente iniciativa prevê o tratamento de dados pessoais dos viajantes e, por conseguinte, limita o exercício do direito fundamental à proteção dos dados pessoais, garantido pelo artigo 8.º da Carta e pelo artigo 16.º do TFUE. Tal como sublinhado pelo Tribunal de Justiça da UE (TJUE)²², o direito à proteção dos dados pessoais não é um direito absoluto, mas qualquer restrição tem de ser considerada em relação à sua função na sociedade e cumprir os critérios estabelecidos no artigo 52.º, n.º 1, da Carta²³. A proteção de dados pessoais está também estreitamente relacionada com o respeito pelo direito à privacidade, como parte do direito à vida privada e familiar, protegido pelo artigo 7.º da Carta.

No que diz respeito à recolha e transferência de dados API para determinados voos intra-UE, a presente iniciativa afeta igualmente o exercício do direito fundamental à livre circulação previsto no artigo 45.º da Carta e no artigo 21.º do TFUE. Segundo o TJUE, um entrave à livre circulação de pessoas só pode ser justificado se se basear em considerações objetivas e for proporcional ao objetivo legítimo das disposições nacionais²⁴.

Nos termos do presente regulamento, a recolha e a transferência de dados API só podem destinar-se à prevenção, deteção, investigação e repressão do terrorismo e da criminalidade grave, tal como definido na Diretiva PNR. As disposições da presente proposta preveem critérios uniformes para a recolha e transferência de dados API relativos, por um lado, a voos extra-UE (de chegada e de partida) e, por outro, a determinados voos intra-UE, com base numa avaliação efetuada pelos Estados-Membros e sujeita a revisão periódica, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo Tribunal de Justiça no processo *Ligue des droits humains*. A obrigação imposta às transportadoras aéreas de recolherem e transferirem dados API para o encaminhador abrange todos os voos intra-UE. A transmissão pelo encaminhador para as UIP é uma solução técnica para cingir a transmissão de dados API para as unidades de informações de passageiros apenas aos voos selecionados, sem divulgar informações confidenciais sobre os voos intra-UE que foram selecionados. Essas informações devem ser tratadas de forma confidencial, tendo em conta o risco de evasão que existiria caso se tornassem do conhecimento do público em geral ou, mais especificamente, das pessoas envolvidas em criminalidade grave ou atividades terroristas.

A utilização obrigatória de meios automatizados pelas transportadoras aéreas para recolher determinados dados API junto dos viajantes pode conduzir a riscos, incluindo do ponto de vista da proteção dos dados pessoais. No entanto, estes riscos foram limitados e atenuados. Em primeiro lugar, o requisito aplica-se apenas no que diz respeito a determinados dados API, em que os meios automatizados podem ser utilizados de forma responsável, ou seja, para dados de leitura automática nos documentos dos viajantes. Em segundo lugar, a proposta de regulamento contém requisitos relativos aos meios automatizados a utilizar, que devem ser aprofundados num ato delegado. Por último, estão previstas várias salvaguardas, tais como o registo de dados, regras específicas em matéria de proteção de dados pessoais e uma supervisão eficaz.

²² TJUE, Acórdão de 9 de novembro de 2010, Volker und Markus Schecke e Eifert, C-92/09 e C-93/09 [2010] Colet., p. I- 0000.

²³ Nos termos do artigo 52.º, n.º 1, da Carta, podem ser impostas restrições ao exercício do direito à proteção de dados desde que sejam previstas por lei, respeitem o conteúdo essencial desse direito e liberdade e, na observância do princípio da proporcionalidade, só podem ser introduzidas se forem necessárias e corresponderem efetivamente a objetivos de interesse geral reconhecidos pela União Europeia, ou à necessidade de proteção dos direitos e liberdades de terceiros.

²⁴ TJUE, Acórdão de 5 de junho de 2018, Coman, C-673/16.

Além disso, embora a proposta de regulamento não regule — para além da disposição que garante a conformidade com o princípio da limitação da finalidade — a utilização que as autoridades responsáveis pelas fronteiras competentes fazem dos dados API que recebem ao abrigo do mesmo — conforme explicado acima — que já está abrangida por outra legislação, por razões de clareza, recorda-se nos considerandos que tal utilização não pode conduzir a qualquer discriminação proibida nos termos do artigo 21.º da Carta.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A presente iniciativa legislativa relativa à recolha e transferência de dados API, respetivamente, para agilizar os controlos nas fronteiras externas e para a prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave, terá um impacto nas necessidades orçamentais e de pessoal da eu-LISA e das autoridades competentes dos Estados-Membros.

Para a eu-LISA, estima-se que será necessário um orçamento adicional de cerca de 45 milhões de EUR (33 milhões ao abrigo do atual QFP) para a criação do encaminhador e de 9 milhões de EUR por ano a partir de 2029 para a sua gestão técnica e que serão necessários cerca de 27 lugares adicionais para assegurar que a eu-LISA disponha dos recursos necessários para desempenhar as funções que lhe são atribuídas na presente proposta de regulamento e na proposta de regulamento relativo à recolha e transferência de dados API para agilizar os controlos nas fronteiras externas.

Para os Estados-Membros, estima-se que 11 milhões de EUR (3 milhões de EUR ao abrigo do atual quadro financeiro plurianual) dedicados à modernização dos sistemas e infraestruturas nacionais necessários para as UIP possam ter direito ao reembolso pelo Fundo para a Segurança Interna²⁵ e, a partir de 2028, progressivamente até um montante estimado de 2 milhões de EUR por ano. Esse direito terá, em última análise, de ser determinado em conformidade com as regras que regulam esses fundos, bem como com as regras relativas aos custos constantes da proposta de regulamento.

Tendo em conta a estreita ligação entre a presente proposta de regulamento e a proposta de regulamento relativo à recolha e transferência de dados API para agilizar os controlos nas fronteiras externas, nomeadamente no que diz respeito à transferência de dados API para o encaminhador, a ficha financeira legislativa, que figura em anexo à presente proposta de regulamento, é idêntica em ambas as propostas.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

A Comissão assegurará que são adotadas as disposições necessárias para acompanhar o funcionamento das medidas propostas e avaliá-las em relação aos principais objetivos estratégicos. Quatro anos após o início das operações da proposta de regulamento API e, posteriormente, de quatro em quatro anos, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de avaliação da aplicação do regulamento e do seu valor acrescentado. O relatório apresentará igualmente informações sobre qualquer impacto direto ou indireto nos direitos fundamentais. Examinará os resultados obtidos relativamente aos

²⁵ Regulamento (UE) 2021/1149 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Fundo para a Segurança Interna.

objetivos fixados e determinará se os princípios de base continuam a ser válidos e quais as eventuais implicações para as futuras opções.

O caráter vinculativo da obrigação imposta às transportadoras aéreas de recolher dados API sobre voos extra-UE e determinados voos intra-UE e a introdução do encaminhador permitirão uma visão mais clara tanto da transmissão de dados API pelas transportadoras aéreas como da utilização de dados API pelos Estados-Membros, em conformidade com a legislação nacional e da União aplicável. Tal ajudará a Comissão nas suas funções de avaliação e execução, fornecendo-lhe estatísticas fiáveis sobre o volume de dados transmitidos e sobre os voos para os quais seriam solicitados dados API.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

O capítulo 1 estabelece as disposições gerais do presente regulamento, começando pelas regras relativas ao respetivo objeto e âmbito. Contém igualmente uma lista de definições.

O capítulo 2 estabelece as disposições relativas à recolha, transferência para o encaminhador e apagamento de dados API pelas transportadoras aéreas, bem como regras relativas à transmissão de dados API do encaminhador para as unidades de informações de passageiros.

O capítulo 3 contém disposições específicas sobre os registos, especificações quanto a quem são os responsáveis pelo tratamento de dados pessoais no que diz respeito ao tratamento de dados API que constituam dados pessoais ao abrigo do presente regulamento, segurança e autocontrolo pelas transportadoras aéreas e UIP.

O capítulo 4 estabelece ainda regras relativas às ligações ao encaminhador pelas unidades de informações de passageiros e pelas transportadoras aéreas e à sua integração, bem como sobre os custos para os Estados-Membros relacionados com essas ligações. Contém igualmente disposições que regulam a situação de impossibilidade técnica parcial ou total de utilizar o encaminhador e a responsabilidade por danos causados ao encaminhador.

O capítulo 5 contém disposições sobre a supervisão, sobre eventuais sanções aplicáveis às transportadoras aéreas em caso de incumprimento das suas obrigações estabelecidas no presente regulamento e sobre a elaboração de um manual prático pela Comissão.

O capítulo 6 prevê alterações de outros instrumentos existentes, ou seja, o Regulamento (UE) 2019/818.

O capítulo 7 contém as disposições finais do presente regulamento, que dizem respeito à adoção de atos delegados, ao acompanhamento e avaliação do presente regulamento e à sua entrada em vigor e aplicação.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à recolha e transferência de informações antecipadas sobre os passageiros para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave, e que altera o Regulamento (UE) 2019/818

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 82.º, n.º 1, alínea d), e o artigo 87.º, n.º 2, alínea a),

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²⁶,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- 1) A dimensão transnacional da criminalidade grave e organizada e a ameaça contínua de ataques terroristas em solo europeu exigem uma ação a nível da União no sentido de adotar medidas adequadas para garantir a segurança num espaço de liberdade, segurança e justiça sem fronteiras internas. As informações sobre os viajantes dos transportes aéreos, como os registos de identificação dos passageiros (PNR) e, em especial, as informações antecipadas sobre os passageiros (API), são essenciais para identificar os viajantes de alto risco, incluindo aqueles que, de outro modo, não são do conhecimento das autoridades responsáveis pela aplicação da lei, bem como para estabelecer ligações entre membros de grupos criminosos e para combater as atividades terroristas.
- 2) Embora a Diretiva 2004/82/CE do Conselho²⁷ estabeleça um quadro jurídico para a recolha e a transferência de dados API pelas transportadoras aéreas com o objetivo de melhorar os controlos de fronteira e lutar contra a imigração ilegal, também estabelece que os Estados-Membros podem utilizar dados API para fins de aplicação da lei. No entanto, a mera criação de tal possibilidade gera lacunas e deficiências. Em particular, significa que as transportadoras aéreas não recolhem ou transferem sistematicamente os dados API para fins de aplicação da lei, não obstante a importância de tais dados para esses fins. Significa igualmente que, quando os Estados-Membros recorrem a essa possibilidade, as transportadoras aéreas se deparam com requisitos divergentes por força do direito nacional no que diz respeito ao momento e à forma de recolher e transferir dados API para este fim. Tais divergências não só acarretam custos e complicações desnecessários para as transportadoras aéreas, mas também prejudicam a

²⁶ JO C de , p. .

²⁷ Diretiva 2004/82/CE do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à obrigação de comunicação de dados dos passageiros pelas transportadoras (JO L 261 de 6.8.2004, p. 24).

segurança interna da União e a cooperação eficaz entre as autoridades competentes dos Estados-Membros responsáveis pela aplicação da lei. Além disso, tendo em conta a natureza diferente dos objetivos de agilização dos controlos nas fronteiras e de aplicação da lei, é conveniente estabelecer um quadro jurídico distinto para a recolha e transferência de dados API para cada um desses fins.

- 3) A Diretiva (UE) 2016/681 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁸ estabelece regras relativas à utilização dos dados PNR para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave. Nos termos da referida diretiva, os Estados-Membros têm de adotar as medidas necessárias para assegurar que as transportadoras aéreas transfiram os dados PNR, incluindo os dados API recolhidos, para as unidades nacionais de informações de passageiros (UIP) estabelecidas nos termos da diretiva na medida em que já tenham recolhido esses dados no exercício normal das suas atividades. Por conseguinte, a diretiva em causa não garante a recolha e a transferência de dados API em todos os casos, uma vez que as transportadoras aéreas não têm qualquer fim comercial para recolher um conjunto completo desses dados. É importante assegurar que as UIP recebam os dados API juntamente com os dados PNR, pois o seu tratamento conjunto é necessário para que as autoridades responsáveis pela aplicação da lei competentes dos Estados-Membros possam prevenir, detetar, investigar e reprimir eficazmente as infrações terroristas e a criminalidade grave. Em particular, o tratamento conjunto permite a identificação exata dos passageiros passíveis de exigir uma análise mais aprofundada, em conformidade com a legislação aplicável, pelas referidas autoridades. Além disso, a referida diretiva não especifica em pormenor quais as informações que constituem dados API. Por estas razões, é importante estabelecer regras complementares que exijam que as transportadoras aéreas recolham e subsequentemente transfiram um conjunto de dados API especificamente definido, cujos requisitos devem ser aplicáveis na medida em que as transportadoras aéreas estejam obrigadas, nos termos da referida diretiva, a recolher e a transferir dados PNR relativos ao mesmo voo.
- 4) Por conseguinte, é necessário estabelecer, a nível da União, regras claras, harmonizadas e eficazes em matéria de recolha e transferência de dados API para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave.
- 5) Considerando a estreita relação entre ambos os atos, o presente regulamento deve ser entendido como um complemento das regras previstas na Diretiva (UE) 2016/681. Por conseguinte, os dados API devem ser recolhidos e transferidos em conformidade com os requisitos específicos do presente regulamento, inclusive no que diz respeito às situações e à forma como tal deve ser feito. No entanto, as regras da referida diretiva aplicam-se a matérias não especificamente abrangidas pelo presente regulamento, em especial as regras sobre o tratamento subsequente dos dados API recebidos pelas UIP, o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros, as condições de acesso da Agência da União Europeia para a Cooperação Policial (Europol), as transferências para países terceiros, a conservação e a despersonalização, bem como a proteção dos dados pessoais. Na medida em que essas regras sejam aplicáveis, são igualmente

²⁸ Diretiva (UE) 2016/681 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativa à utilização dos dados dos registos de identificação dos passageiros (PNR) para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave (JO L 119 de 4.5.2016, p. 132).

aplicáveis as regras da referida diretiva em matéria de sanções e das autoridades nacionais de controlo. O presente regulamento não deve afetar essas regras.

- 6) A recolha e transferência de dados API afetam a privacidade das pessoas e implicam o tratamento de dados pessoais. A fim de respeitar plenamente os direitos fundamentais, em particular o direito ao respeito pela vida privada e o direito à proteção dos dados pessoais, em conformidade com a Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia («Carta»), há que prever limites e salvaguardas adequados. Em particular, o tratamento dos dados API e, designadamente, de dados API que constituam dados pessoais, deve limitar-se ao necessário e proporcionado para a consecução dos objetivos que o presente regulamento procura alcançar. Além disso, importa assegurar que as API recolhidas e transferidas ao abrigo do presente regulamento não conduzam a nenhuma forma de discriminação proibida pela Carta.
- 7) Tendo em conta a natureza complementar do presente regulamento em relação à Diretiva (UE) 2016/681, as obrigações das transportadoras aéreas por força do presente regulamento devem aplicar-se a todos os voos para os quais os Estados-Membros devem exigir que as transportadoras aéreas transmitam dados PNR por força da Diretiva (UE) 2016/681, nomeadamente os voos quer entre Estados-Membros e países terceiros (voos extra-UE), quer entre vários Estados-Membros (voos intra-UE), incluindo voos regulares e não regulares, na medida em que esses voos tenham sido selecionados em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/681, independentemente do local de estabelecimento das transportadoras aéreas que efetuam esses voos.
- 8) Por conseguinte, uma vez que a Diretiva (UE) 2016/681 não abrange os voos nacionais, ou seja, os voos que partem e aterram no território do mesmo Estado-Membro sem escala no território de outro Estado-Membro ou de um país terceiro, e tendo em conta a dimensão transnacional das infrações terroristas e da criminalidade grave abrangida pelo presente regulamento, esses voos também não devem ser abrangidos pelo presente regulamento. O presente regulamento não deve ser entendido como afetando a possibilidade de os Estados-Membros preverem, ao abrigo do seu direito nacional e em conformidade com o direito da União, a obrigação de as transportadoras aéreas recolherem e transferirem dados API sobre esses voos nacionais.
- 9) Tendo em conta a estreita relação entre os atos do direito da União em causa e no interesse da consistência e da coerência, as definições estabelecidas no presente regulamento devem, tanto quanto possível, ser alinhadas e ser interpretadas e aplicadas à luz das definições estabelecidas na Diretiva (UE) 2016/681 e no Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras]²⁹.
- 10) Em especial, os elementos de informação que constituem conjuntamente os dados API a recolher e posteriormente a transferir ao abrigo do presente regulamento devem ser os enumerados de forma clara e exaustiva no Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras], abrangendo tanto as informações relativas a cada passageiro como as informações sobre o voo desse viajante. Ao abrigo do presente regulamento, essas informações de voo devem abranger informações sobre o ponto de passagem de fronteira de entrada no território do Estado-Membro em causa apenas quando aplicável, ou seja, não quando os dados API dizem respeito a voos intra-UE.

²⁹ JO C de , p. .

- 11) A fim de assegurar, tanto quanto possível, uma abordagem coerente em matéria de recolha e transferência de dados API pelas transportadoras aéreas, as regras estabelecidas no presente regulamento devem ser alinhadas com as estabelecidas no Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras], se for caso disso. Tal diz respeito, em especial, às regras relativas à qualidade dos dados, à utilização pelas transportadoras aéreas de meios automatizados para essa recolha, à forma precisa como devem transferir os dados API recolhidos para o encaminhador e ao apagamento dos dados API.
- 12) A fim de assegurar o tratamento conjunto dos dados API e dos dados PNR para combater eficazmente o terrorismo e a criminalidade grave na União e, ao mesmo tempo, minimizar a ingerência nos direitos fundamentais dos passageiros protegidos pela Carta, as UIP devem ser as autoridades competentes dos Estados-Membros encarregadas de receber e, subsequentemente, tratar e proteger os dados API recolhidos e transferidos ao abrigo do presente regulamento. No interesse da eficiência e para minimizar os riscos de segurança, o encaminhador, tal como concebido, desenvolvido, alojado e tecnicamente mantido pela Agência da União Europeia para a Gestão Operacional de Sistemas Informáticos de Grande Escala no Espaço de Liberdade, Segurança e Justiça (eu-LISA) em conformidade com o Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras], deve transmitir os dados API recolhidos e transferidos pelas transportadoras aéreas ao abrigo do presente regulamento para as UIP pertinentes. Tendo em conta o nível necessário de proteção dos dados API que constituam dados pessoais, nomeadamente para garantir a confidencialidade das informações em causa, os dados API devem ser transmitidos pelo encaminhador para as UIP pertinentes de forma automatizada.
- 13) Para os voos extra-UE, a UIP do Estado-Membro em cujo território o voo aterrará e/ou do qual o voo partirá deve receber os dados API do encaminhador para todos esses voos, uma vez que esses dados PNR são recolhidos para todos esses voos em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/681. O encaminhador deve identificar o voo e as UIP correspondentes utilizando as informações contidas no localizador do registo PNR, um elemento de dados comum tanto aos dados API como aos conjuntos de dados PNR que permite o tratamento conjunto dos dados API e dos dados PNR pelas UIP.
- 14) No que diz respeito aos voos intra-UE, em conformidade com a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), a fim de evitar interferir indevidamente nos direitos fundamentais pertinentes protegidos pela Carta e assegurar o cumprimento dos requisitos do direito da União em matéria de livre circulação de pessoas e a abolição dos controlos nas fronteiras internas, é conveniente prever uma abordagem seletiva. Tendo em conta a importância de assegurar que os dados API possam ser tratados juntamente com os dados PNR, essa abordagem deve ser alinhada com a da Diretiva (UE) 2016/681. Por estas razões, os dados API relativos a esses voos só devem ser transmitidos do encaminhador para as UIP pertinentes se os Estados-Membros tiverem selecionado os voos em causa em aplicação do artigo 2.º da Diretiva (UE) 2016/681. Tal como recordado pelo TJUE, a seleção implica que os Estados-Membros orientem as obrigações em causa apenas para, nomeadamente, determinadas rotas, padrões de viagem ou aeroportos, sob reserva da revisão periódica dessa seleção.
- 15) A fim de permitir a aplicação dessa abordagem seletiva nos termos do presente regulamento relativamente aos voos intra-UE, os Estados-Membros devem ser obrigados a elaborar e apresentar à eu-LISA as listas dos voos que selecionaram, de

modo que a eu-LISA possa assegurar que apenas sejam transmitidos os dados API do encaminhador para as UIP pertinentes para esses voos e que os dados API relativos a outros voos intra-UE sejam imediata e permanentemente apagados.

- 16) A fim de não comprometer a eficácia do sistema que assenta na recolha e transferência de dados API criado pelo presente regulamento, e dos dados PNR no âmbito do sistema criado pela Diretiva (UE) 2016/681, para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave, em especial criando o risco de evasão, as informações sobre os voos intra-UE selecionados pelos Estados-Membros devem ser tratadas de forma confidencial. Por esse motivo, as informações em causa não devem ser partilhadas com as transportadoras aéreas, pelo que estas devem ser obrigadas a recolher dados API sobre todos os voos abrangidos pelo presente regulamento, incluindo todos os voos intra-UE, e a transferi-los para o encaminhador, caso seja necessário proceder à seleção. Além disso, ao recolher dados API sobre todos os voos intra-UE, os passageiros não são informados sobre quais os dados API de voos intra-UE selecionados, e, por conseguinte, também os dados PNR, que são transmitidos às UIP em conformidade com a avaliação dos Estados-Membros. Esta abordagem garante igualmente que quaisquer alterações relativas a essa seleção possam ser aplicadas de forma rápida e eficaz, sem impor encargos económicos e operacionais indevidos às transportadoras aéreas.
- 17) A fim de assegurar o respeito do direito fundamental à proteção dos dados pessoais e em conformidade com o Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras], o presente regulamento deve identificar os responsáveis pelo tratamento. No interesse de um controlo eficaz, de assegurar uma proteção adequada dos dados pessoais e de minimizar os riscos de segurança, também importa prever regras em matéria de registo, segurança do tratamento e autocontrolo. Sempre que digam respeito ao tratamento de dados pessoais, essas disposições devem ser entendidas como complementando os atos de aplicação geral do direito da União em matéria de proteção de dados pessoais, nomeadamente o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho³⁰, a Diretiva (UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho³¹ e o Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho³². Esses atos, que também se aplicam ao tratamento de dados pessoais efetuado ao abrigo do presente regulamento em conformidade com as suas disposições, não devem ser afetados pelo presente regulamento.
- 18) O encaminhador a criar e a operar ao abrigo do Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras] deve reduzir e simplificar as ligações técnicas necessárias para transferir dados API, limitando-as a uma única ligação por transportadora aérea e por

³⁰ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados), JO L 119 de 4.5.2016, p. 1.

³¹ Diretiva (UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas autoridades competentes para efeitos de prevenção, investigação, deteção ou repressão de infrações penais ou execução de sanções penais, e à livre circulação desses dados, e que revoga a Decisão-Quadro 2008/977/JAI do Conselho, JO L 119 de 4.5.2016, p. 89.

³² Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE, JO L 295 de 21.11.2018, p. 39.

UIP. Por conseguinte, o presente regulamento prevê a obrigação de as UIP e as transportadoras aéreas estabelecerem essa ligação ao encaminhador e alcançarem a necessária integração com o mesmo, a fim de assegurar o bom funcionamento do sistema de transferência de dados API estabelecido pelo presente regulamento.

- 19) Tendo em conta os interesses da União em causa, os custos adequados incorridos pelos Estados-Membros em relação às suas ligações ao encaminhador e à sua integração, tal como exigido pelo presente regulamento, devem ser suportados pelo orçamento da União, em conformidade com a legislação aplicável e sob reserva de determinadas exceções. Os custos abrangidos por essas exceções devem ser suportados por cada Estado-Membro em causa.
- 20) Em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1726, os Estados-Membros podem confiar à eu-LISA a tarefa de viabilizar a conectividade com as transportadoras aéreas, a fim de assistir os Estados-Membros na aplicação da Diretiva (UE) 2016/681, nomeadamente através da recolha e transferência de dados PNR através do encaminhador.
- 21) Não se pode excluir que, devido a circunstâncias excecionais e apesar de terem sido tomadas todas as medidas razoáveis em conformidade com o presente regulamento e, no que diz respeito ao encaminhador, com o Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras], o encaminhador ou os sistemas ou infraestruturas que ligam as UIP e as transportadoras aéreas não funcionem corretamente, conduzindo assim a uma impossibilidade técnica de utilizar o encaminhador para transmitir dados API. Dada a indisponibilidade do encaminhador e o facto de, em geral, não ser razoavelmente possível às transportadoras aéreas transferir os dados API afetados pela falha de forma lícita, segura, eficaz e rápida através de meios alternativos, a obrigação imposta às transportadoras aéreas de transferir esses dados API para o encaminhador deve deixar de ser aplicável enquanto persistir a impossibilidade técnica. A fim de minimizar a duração e as consequências negativas da mesma, as partes em causa devem, nesse caso, informar-se mutuamente de imediato e tomar imediatamente todas as medidas necessárias para resolver o problema técnico. Esta disposição não deve prejudicar as obrigações nos termos do presente regulamento de todas as partes em causa assegurarem o bom funcionamento do encaminhador e dos respetivos sistemas e infraestruturas, nem o facto de as transportadoras aéreas estarem sujeitas a sanções em caso de incumprimento dessas obrigações, incluindo quando pretendam recorrer a esta disposição quando tal não se justifique. A fim de dissuadir tais abusos e viabilizar a supervisão e, se necessário, a imposição de sanções, as transportadoras aéreas que recorram a esta disposição devido a uma falha do seu próprio sistema e infraestrutura devem informar do facto a autoridade supervisora competente.
- 22) A fim de assegurar que as regras do presente regulamento são efetivamente aplicadas pelas transportadoras aéreas, é necessário prever disposições para a designação e habilitação das autoridades nacionais responsáveis pela supervisão dessas regras. As regras do presente regulamento relativas a essa supervisão, nomeadamente no que diz respeito à imposição de sanções, se necessário, não devem afetar as funções e os poderes das autoridades de supervisão estabelecidas nos termos do Regulamento (UE) 2016/679 e da Diretiva (UE) 2016/680, nomeadamente no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais ao abrigo do presente regulamento.
- 23) Os Estados-Membros devem estabelecer sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas, incluindo sanções financeiras, contra as transportadoras aéreas que não

cumpram as suas obrigações no que respeita à recolha e transferência de dados API ao abrigo do presente regulamento.

- 24) A fim de adotar medidas relativas aos requisitos técnicos e às regras operacionais aplicáveis aos meios automatizados de recolha de dados API de leitura automática, aos protocolos e formatos comuns a utilizar para a transferência de dados API pelas transportadoras aéreas, às regras técnicas e processuais para a transmissão de dados API do encaminhador para as UIP e para as ligações da UIP e das transportadoras aéreas ao encaminhador e à sua integração, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que diz respeito aos artigos 4.º, 5.º, 10.º e 11.º, respetivamente. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional sobre legislar melhor, de 13 de abril de 2016³³. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- 25) Todas as partes interessadas, em particular as transportadoras aéreas e as UIP, devem dispor de tempo suficiente para realizar os preparativos necessários para poderem cumprir as obrigações que lhes incumbem por força do presente regulamento, tendo em conta que alguns desses preparativos, como os relativos às obrigações relacionadas com a ligação ao encaminhador e à sua integração, só podem ser concluídos quando as fases de conceção e desenvolvimento do encaminhador estiverem concluídas e o encaminhador entrar em funcionamento. Por conseguinte, o presente regulamento só deve ser aplicável a contar de uma data adequada posterior à data em que o encaminhador entra em funcionamento, como especificado pela Comissão em conformidade com o Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras]. No entanto, a Comissão deve poder adotar atos delegados ao abrigo do presente regulamento a partir de uma data anterior, a fim de assegurar que o sistema criado pelo presente regulamento esteja operacional o mais rapidamente possível.
- 26) Os objetivos do presente regulamento, a saber, contribuir para a prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave, tendo em conta a dimensão transnacional das infrações em causa e a necessidade de cooperação a nível transfronteiriço para lhes dar uma resposta eficaz, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros individualmente, mas podem ser mais bem alcançados a nível da União. Assim, a UE pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade definido no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esse objetivo.
- 27) Nos termos dos artigos 1.º e 2.º do Protocolo n.º 22 relativo à posição da Dinamarca, anexo ao Tratado da União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, a Dinamarca não participa na adoção do presente regulamento, não ficando por ele vinculada nem sujeita à sua aplicação.

³³ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- 28) [Nos termos do artigo 3.º do Protocolo n.º 21 relativo à posição do Reino Unido e da Irlanda em relação ao espaço de liberdade, segurança e justiça, anexo ao Tratado da União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, estes Estados-Membros notificaram a sua intenção de participar na adoção e na aplicação do presente regulamento.] OU [Nos termos dos artigos 1.º e 2.º do Protocolo n.º 21 relativo à posição do Reino Unido e da Irlanda em relação ao espaço de liberdade, segurança e justiça, anexo ao Tratado da União Europeia e ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, e sem prejuízo do artigo 4.º do Protocolo acima referido, a Irlanda não participa na adoção do presente regulamento, não ficando por ele vinculada nem sujeita à sua aplicação.]
- 29) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada nos termos do artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1725 e emitiu parecer em [XX]³⁴,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO 1

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

Para fins de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave, o presente regulamento estabelece as regras relativas:

- a) À recolha, pelas transportadoras aéreas, de dados de informações antecipadas sobre os passageiros («dados API») sobre voos extra-UE e determinados voos intra-UE;
- b) À transferência, pelas transportadoras aéreas, dos dados API para o encaminhador;
- c) À transmissão dos dados API sobre voos extra-UE e determinados voos intra-UE do encaminhador para as unidades de informações de passageiros («UIP»).

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento é aplicável às transportadoras aéreas que efetuam voos extra-UE ou intra-UE regulares ou não regulares.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

³⁴ [JO C ...]

- a) «Transportadora aérea», uma empresa de transporte aéreo na aceção do artigo 3.º, ponto 1, da Diretiva (UE) 2016/681;
- b) «Voos extra-UE», qualquer voo na aceção do artigo 3.º, ponto 2, da Diretiva (UE) 2016/681;
- c) «Voos intra-UE», qualquer voo na aceção do artigo 3.º, ponto 3, da Diretiva (UE) 2016/681;
- d) «Voo regular», um voo na aceção do artigo 3.º, alínea e), do Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras];
- e) «Voo não regular», um voo na aceção do artigo 3.º, alínea f), do Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras];
- f) «Passageiro», qualquer pessoa na aceção do artigo 3.º, ponto 4, da Diretiva (UE) 2016/681;
- g) «Tripulação», qualquer pessoa na aceção do artigo 3.º, alínea h), do Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras];
- h) «Viajante», qualquer pessoa na aceção do artigo 3.º, alínea i), do Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras];
- i) «Dados das informações antecipadas sobre os passageiros» ou «dados API», os dados na aceção do artigo 3.º, alínea j), do Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras];
- j) «Registo de identificação dos passageiros» ou «PNR», um registo dos requisitos de viagem de cada passageiro, na aceção do artigo 3.º, ponto 5, da Diretiva (UE) 2016/681;
- k) «Unidade de informações de passageiros» ou «UIP», a autoridade competente criada por um Estado-Membro, tal como consta das notificações e alterações publicadas pela Comissão nos termos do artigo 4.º, n.ºs 1 e 5, respetivamente, da Diretiva (UE) 2016/681;
- l) «Infrações terroristas», as infrações na aceção dos artigos 3.º a 12.º da Diretiva (UE) 2017/541 do Parlamento Europeu e do Conselho³⁵;
- m) «Criminalidade grave», as infrações na aceção do artigo 3.º, ponto 9, da Diretiva (UE) 2016/681;
- n) «Encaminhador», o encaminhador na aceção do artigo 3.º, alínea k), do Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras];
- o) «Dados pessoais», quaisquer informações na aceção do artigo 4.º, ponto 1, do Regulamento (UE) 2016/679.

CAPÍTULO 2

TRATAMENTO DOS DADOS API

³⁵ Diretiva (UE) 2017/541 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2017, relativa à luta contra o terrorismo e que substitui a Decisão-Quadro 2002/475/JAI do Conselho e altera a Decisão 2005/671/JAI do Conselho (JO L 88 de 31.3.2017, p. 6).

Artigo 4.º

Recolha, transferência e apagamento de dados API pelas transportadoras aéreas

1. As transportadoras aéreas devem recolher os dados API dos viajantes sobre os voos a que se refere o artigo 2.º, para efeitos de transferência desses dados API para o encaminhador em conformidade com o n.º 6. Quando um voo é explorado por uma ou mais transportadoras aéreas em regime de partilha de código, a obrigação de transferir os dados API recai sobre a transportadora aérea que o opera.
2. As transportadoras aéreas recolhem os dados API de modo que os dados API que transferem em conformidade com o n.º 6 sejam exatos, completos e atualizados.
3. As transportadoras aéreas recolhem os dados API referidos no artigo 4.º, n.º 2, alíneas a) a d), do Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras] utilizando meios automatizados para recolher os dados de leitura automática do documento de viagem do viajante em causa. Devem fazê-lo em conformidade com os requisitos técnicos pormenorizados e as regras operacionais a que se refere o n.º 5, sempre que essas regras tenham sido adotadas e sejam aplicáveis.

No entanto, se essa utilização de meios automatizados não for possível devido ao facto de o documento de viagem não conter dados de leitura automática, as transportadoras aéreas recolhem esses dados manualmente, de forma a assegurar o cumprimento do disposto no n.º 2.
4. Os meios automatizados utilizados pelas transportadoras aéreas para recolher dados API ao abrigo do presente regulamento devem ser fiáveis, seguros e atualizados.
5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 19.º, a fim de complementar o presente regulamento estabelecendo requisitos técnicos pormenorizados e regras operacionais para a recolha dos dados API a que se refere o artigo 4.º, n.º 2, alíneas a) a d), do Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras] utilizando meios automatizados em conformidade com os n.ºs 3 e 4 do presente artigo.
6. As transportadoras aéreas transferem os dados API recolhidos nos termos do n.º 1 para o encaminhador por via eletrónica. Devem fazê-lo em conformidade com as regras pormenorizadas a que se refere o n.º 9, sempre que essas regras tenham sido adotadas e sejam aplicáveis.
7. As transportadoras aéreas transferem os dados API tanto aquando do registo de embarque como imediatamente após o encerramento do voo, ou seja, logo que os viajantes se encontrem a bordo do avião preparados para partir e o embarque ou desembarque já não seja possível.
8. Sem prejuízo da possibilidade de as transportadoras aéreas conservarem e utilizarem os dados sempre que necessário para o exercício normal das suas atividades, em conformidade com a legislação aplicável, as transportadoras aéreas devem corrigir, completar ou atualizar imediatamente ou apagar definitivamente os dados API em causa em ambas as seguintes situações:
 - a) Se tiverem conhecimento de que os dados API recolhidos são inexatos, incompletos, desatualizados ou objeto de tratamento ilícito, ou de que os dados transferidos não constituem dados API;
 - b) Se a transferência dos dados API em conformidade com o n.º 3 tiver sido concluída.

Caso as transportadoras aéreas tenham conhecimento da situação a que se refere o primeiro parágrafo, alínea a), do presente número após terem concluído a transferência dos dados em conformidade com o n.º 6, informam de imediato a Agência da União Europeia para a Gestão Operacional de Sistemas Informáticos de Grande Escala no Espaço de Liberdade, Segurança e Justiça (eu-LISA). Ao receber essa informação, a eu-LISA informa de imediato as UIP que receberam os dados API transmitidos através do encaminhador.

9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 19.º, a fim de complementar o presente regulamento estabelecendo as regras pormenorizadas necessárias relativas aos protocolos comuns e aos formatos de dados reconhecidos a utilizar nas transferências de dados API para o encaminhador a que se refere o n.º 6.

Artigo 5.º

Transmissão de dados API do encaminhador para as UIP

1. O encaminhador transmite, de forma imediata e automatizada, os dados API que lhe são transferidos pelas transportadoras aéreas nos termos do artigo 4.º para as UIP do Estado-Membro em cujo território o voo aterrará ou a partir do qual o voo partirá, ou ambos, no caso de voos intra-UE. Se um voo tiver uma ou mais escalas no território de outros Estados-Membros que não aquele de onde partiu, o encaminhador deve transmitir os dados API para as UIP de todos os Estados-Membros em causa.

Para efeitos dessa transmissão, a eu-LISA elabora e mantém atualizado um quadro de correspondência entre os diferentes aeroportos de origem e de destino e os países a que pertencem.

No entanto, para os voos intra-UE, o encaminhador só deve transmitir os dados API para essa UIP relativamente aos voos incluídos na lista a que se refere o n.º 2.

2. O encaminhador deve transmitir os dados API em conformidade com as regras pormenorizadas a que se refere o n.º 3, sempre que essas regras tenham sido adotadas e sejam aplicáveis. Cada um dos Estados-Membros que decidam aplicar a Diretiva (UE) 2016/681 aos voos intra-UE em conformidade com o artigo 2.º dessa diretiva estabelece uma lista dos voos intra-UE em causa e, até à data de aplicação do presente regulamento a que se refere o artigo 21.º, segundo parágrafo, transmite a lista à eu-LISA. Em conformidade com o artigo 2.º da referida diretiva, esses Estados-Membros reexaminam e, se necessário, atualizam periodicamente as listas e transmitem de imediato à eu-LISA as listas atualizadas. As informações constantes dessas listas devem ser tratadas de forma confidencial.
3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 19.º, a fim de complementar o presente regulamento estabelecendo as regras técnicas e processuais pormenorizadas necessárias para as transmissões de dados API do encaminhador a que se refere o n.º 1.

CAPÍTULO 3

REGISTO, PROTEÇÃO DOS DADOS PESSOAIS E SEGURANÇA

Artigo 6.º

Manutenção de registos

1. As transportadoras aéreas criam registos de todas as operações de tratamento realizadas ao abrigo do presente regulamento utilizando os meios automatizados a que se refere o artigo 4.º, n.º 3. Esses registos devem abranger a data, a hora e o local de transferência dos dados API.
2. Os registos a que se refere o n.º 1 só podem ser utilizados para garantir a segurança e a integridade dos dados API e a licitude do tratamento, em especial no que diz respeito ao cumprimento dos requisitos estabelecidos no presente regulamento, incluindo processos por infração a esses requisitos, em conformidade com os artigos 15.º e 16.º.
3. As transportadoras aéreas devem tomar as medidas adequadas para proteger os registos que criaram nos termos do n.º 1 contra o acesso não autorizado e outros riscos de segurança.
4. As transportadoras aéreas conservam os registos que criaram nos termos do n.º 1 por um período de um ano a contar do momento da criação desses registos. Devem apagar imediata e permanentemente esses registos após o termo desse prazo.

No entanto, se esses registos forem necessários para procedimentos de controlo ou garantia da segurança e integridade dos dados API ou da licitude das operações de tratamento, tal como referido no n.º 2, e esses procedimentos já tiverem sido iniciados no momento do termo do prazo referido no primeiro parágrafo, as transportadoras aéreas podem conservar os registos durante o tempo necessário para os procedimentos em causa. Nesse caso, devem apagar imediatamente esses registos quando deixarem de ser necessários para tais procedimentos.

Artigo 7.º

Responsáveis pelo tratamento dos dados pessoais

As UIP são responsáveis pelo tratamento, na aceção do artigo 3.º, ponto 8, da Diretiva (UE) 2016/680, no que diz respeito ao tratamento de dados API que constituam dados pessoais ao abrigo do presente regulamento através do encaminhador, incluindo a transmissão e a conservação, por razões técnicas, desses dados no encaminhador.

As transportadoras aéreas são responsáveis pelo tratamento, na aceção do artigo 4.º, ponto 7, do Regulamento (UE) 2016/679, de dados API que constituam dados pessoais no que diz respeito à sua recolha desses dados e à sua transferência para o encaminhador nos termos do presente regulamento.

Artigo 8.º

Segurança

As UIP e as transportadoras aéreas garantem a segurança dos dados API, em particular dos dados API que constituam dados pessoais, que tratam nos termos do presente regulamento.

As UIP e as transportadoras aéreas cooperam entre si e com a eu-LISA, de acordo com as respetivas responsabilidades e em conformidade com o direito da União, a fim de garantir essa segurança.

Artigo 9.º

Autocontrolo

As transportadoras aéreas e as UIP devem controlar o respetivo cumprimento das obrigações que lhes incumbem por força do presente regulamento, em particular no que diz respeito ao tratamento de dados API que constituam dados pessoais, nomeadamente através da verificação frequente dos registos em conformidade com o artigo 7.º.

CAPÍTULO 4

QUESTÕES RELATIVAS AO ENCAMINHADOR

Artigo 10.º

Ligações das UIP ao encaminhador

1. Os Estados-Membros asseguram que as suas UIP estão ligadas ao encaminhador. Devem assegurar que os seus sistemas e infraestruturas nacionais para a receção e posterior tratamento de dados API transferidos nos termos do presente regulamento sejam integrados com o encaminhador.

Os Estados-Membros asseguram que a ligação a esse encaminhador e a sua integração permitem às UIP receber e tratar os dados API, bem como trocar quaisquer comunicações com eles relacionadas, de forma lícita, segura, eficaz e rápida.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 19.º, a fim de complementar o presente regulamento estabelecendo as regras pormenorizadas necessárias relativas às ligações ao encaminhador e à sua integração a que se refere o n.º 1.

Artigo 11.º

Ligações das transportadoras aéreas ao encaminhador

1. As transportadoras aéreas asseguram que estão ligadas ao encaminhador. Devem assegurar que os seus sistemas e infraestruturas para a transferência de dados API para o encaminhador nos termos do presente regulamento sejam integrados com o encaminhador.

As transportadoras aéreas asseguram que a ligação ao encaminhador e a sua integração lhes permitem transferir os dados API, bem como trocar quaisquer comunicações com eles relacionadas, de forma lícita, segura, eficaz e rápida.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 19.º, a fim de complementar o presente regulamento estabelecendo as regras pormenorizadas necessárias relativas às ligações ao encaminhador e à sua integração a que se refere o n.º 1.

Artigo 12.º

Custos dos Estados-Membros

1. Os custos incorridos pelos Estados-Membros relacionados com as suas ligações ao encaminhador e com a sua integração a que se refere o artigo 10.º são suportados pelo orçamento geral da União.

No entanto, são excluídos os custos seguidamente indicados, os quais são suportados pelos Estados-Membros:

- a) Custos de gestão do projeto, incluindo os custos de reuniões, deslocações em serviço e gabinetes;
 - b) Custos de alojamento dos sistemas nacionais de tecnologias da informação (TI), incluindo custos relativos ao espaço, implementação, eletricidade e arrefecimento;
 - c) Custos de operação dos sistemas nacionais de TI, incluindo operadores e contratos de apoio;
 - d) Custos de conceção, desenvolvimento, aplicação, operação e manutenção de redes de comunicação nacionais.
2. Os Estados-Membros suportam igualmente os custos decorrentes da administração, da utilização e da manutenção das suas ligações ao encaminhador e da sua integração.

Artigo 13.º

Medidas em caso de impossibilidade técnica de utilizar o encaminhador

1. Quando, devido a uma falha do encaminhador, for tecnicamente impossível utilizá-lo para transmitir os dados API, a eu-LISA imediatamente notifica do facto, de forma automatizada, as transportadoras aéreas e as UIP. Nesse caso, a eu-LISA toma de imediato medidas para resolver a impossibilidade técnica de utilizar o encaminhador e, uma vez resolvido o problema, imediatamente notifica do facto as referidas partes.
Durante o período compreendido entre essas notificações, o artigo 4.º, n.º 6, não é aplicável, na medida em que a impossibilidade técnica impeça a transferência de dados API para o encaminhador. Em tal cenário, o artigo 4.º, n.º 1, também não se aplica aos dados API em questão durante o período em causa.
2. Quando, devido a uma falha dos sistemas ou infraestruturas de um Estado-Membro a que se refere o artigo 10.º, for tecnicamente impossível utilizar o encaminhador para transmitir os dados API, as IUP desse Estado-Membro imediatamente notificam do facto, de forma automatizada, as transportadoras aéreas, as outras UIP, a eu-LISA e a Comissão. Nesse caso, o Estado-Membro em causa toma de imediato medidas para resolver a impossibilidade técnica de utilizar o encaminhador e, uma vez resolvido o problema, imediatamente notifica do facto as referidas partes.
Durante o período compreendido entre essas notificações, o artigo 4.º, n.º 6, não é aplicável, na medida em que a impossibilidade técnica impeça a transferência de dados API para o encaminhador. Em tal cenário, o artigo 4.º, n.º 1, também não se aplica aos dados API em questão durante o período em causa.
3. Quando, devido a uma falha dos sistemas ou infraestruturas de uma transportadora aérea a que se refere o artigo 11.º, for tecnicamente impossível utilizar o encaminhador para transmitir os dados API, essa transportadora aérea imediatamente notifica do facto, de forma automatizada, as UIP, a eu-LISA e a Comissão. Nesse caso, a transportadora aérea toma de imediato medidas para resolver a impossibilidade técnica de utilizar o encaminhador e, uma vez resolvido o problema, imediatamente notifica do facto referidas partes.

Durante o período compreendido entre essas notificações, o artigo 4.º, n.º 6, não é aplicável, na medida em que a impossibilidade técnica impeça a transferência de dados API para o encaminhador. Em tal cenário, o artigo 4.º, n.º 1, também não se aplica aos dados API em questão durante o período em causa.

Uma vez resolvida a impossibilidade técnica, a transportadora aérea em causa apresenta sem demora à autoridade de supervisão nacional competente a que se refere o artigo 15.º um relatório contendo todos os pormenores necessários sobre a impossibilidade técnica, incluindo motivos, alcance e consequências, bem como as medidas tomadas para a resolver.

Artigo 14.º

Responsabilidade relacionada com o encaminhador

Se o incumprimento por um Estado-Membro ou uma transportadora aérea das obrigações que lhe incumbem por força do presente regulamento causar danos ao encaminhador, esse Estado-Membro ou essa transportadora aérea é responsável pelos danos, a menos e na medida em que a eu-LISA não tenha tomado medidas razoáveis para prevenir os danos ou minimizar o seu impacto.

CAPÍTULO 5

SUPERVISÃO, SANÇÕES E MANUAL

Artigo 15.º

Autoridade nacional de supervisão

1. Os Estados-Membros designam uma ou mais autoridades nacionais de supervisão responsáveis pelo controlo da aplicação no seu território das disposições do presente regulamento pelas transportadoras aéreas e pela garantia do cumprimento dessas disposições.
2. Os Estados-Membros asseguram que as autoridades nacionais de supervisão dispõem de todos os meios e poderes de investigação e execução necessários para desempenharem as suas funções ao abrigo do presente regulamento, nomeadamente através da imposição das sanções referidas no artigo 16.º, se for caso disso. Estabelecem regras pormenorizadas sobre o desempenho dessas funções e o exercício de tais poderes, assegurando que o desempenho e o exercício sejam efetivos, proporcionados e dissuasivos e estejam sujeitos a salvaguardas, em conformidade com os direitos fundamentais garantidos pelo direito da União.
3. Os Estados-Membros comunicam à Comissão, até à data de aplicação do presente regulamento referida no artigo 21.º, segundo parágrafo, o nome e os dados de contacto das autoridades que designaram nos termos do n.º 1, bem como as regras de execução que estabeleceram nos termos do n.º 2. Notificam de imediato a Comissão de quaisquer alterações subsequentes ou de correções dos mesmos.
4. O presente artigo não prejudica os poderes das autoridades de supervisão a que se refere o artigo 51.º do Regulamento (UE) 2016/679 e o artigo 41.º da Diretiva (UE) 2016/680.

Artigo 16.º

Sanções

Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

Até à data de aplicação do presente regulamento referida no artigo 21.º, segundo parágrafo, os Estados-Membros informam a Comissão dessas regras e medidas, notificando-a sem demora de qualquer alteração subsequente das mesmas.

Artigo 17.º

Manual prático

A Comissão, em estreita cooperação com as UIP, outras autoridades pertinentes dos Estados-Membros, as transportadoras aéreas e as agências competentes da União, elabora e disponibiliza ao público um manual prático que contenha orientações, recomendações e boas práticas para a aplicação do presente regulamento.

O manual prático deve ter em conta os manuais pertinentes existentes.

A Comissão adota o manual prático sob a forma de recomendação.

CAPÍTULO 6

RELAÇÃO COM OUTROS INSTRUMENTOS EXISTENTES

Artigo 18.º

Alterações do Regulamento (UE) 2019/818

No artigo 39.º, os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

«1. É criado um repositório central para a elaboração de relatórios e estatísticas (CRRS) para efeitos de apoio aos objetivos do Eurodac, do SIS e do ECRIS-TCN, em conformidade com os respetivos atos jurídicos que regem esses sistemas, e para fornecer dados estatísticos intersistemas e relatórios analíticos para fins políticos, operacionais e para efeitos de qualidade dos dados. O CRRS apoia igualmente os objetivos do Regulamento (UE) .../... do Parlamento Europeu e do Conselho* [o presente regulamento].

* Regulamento (UE) [número] do Parlamento Europeu e do Conselho, de [data], relativo a [título adotado oficialmente] (JO L ...).»;

«2. A eu-Lisa deve criar, implementar e alojar o CRRS nas suas instalações técnicas, contendo os dados e as estatísticas referidos no artigo 74.º do Regulamento (UE) 2018/1862 e no artigo 32.º do Regulamento (UE) 2019/816, logicamente separados pelo sistema de informação da UE. A eu-LISA também recolhe os dados e as estatísticas do encaminhador referido no artigo 13.º, n.º 1, do Regulamento (UE)

.../...* [o presente regulamento]. O acesso ao CRRS deve ser concedido mediante um acesso seguro com controlo do acesso e perfis de utilizador específicos, unicamente com a finalidade de elaboração de relatórios e estatísticas, às autoridades a que se refere o artigo 74.º do Regulamento (UE) 2018/1862, o artigo 32.º do Regulamento (UE) 2019/816 e o artigo 13.º, n.º 1, do Regulamento (UE) .../...* [o presente regulamento].»

CAPÍTULO 7

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 19.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 4.º, n.ºs 5 e 9, no artigo 5.º, n.º 3, no artigo 10.º, n.º 2 e no artigo 11.º, n.º 2, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de [data de adoção do regulamento]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida no artigo 4.º, n.ºs 5 e 9, no artigo 5.º, n.º 3, no artigo 10.º, n.º 2 e no artigo 11.º, n.º 2, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Artigo 20.º

Acompanhamento e avaliação

1. Até [quatro anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento] e, posteriormente, de quatro em quatro anos, a Comissão elabora um relatório com uma avaliação global do presente regulamento, incluindo uma avaliação:
 - a) Da aplicação do presente regulamento;
 - b) Do grau de consecução dos objetivos do presente regulamento;
 - c) Do impacto do presente regulamento nos direitos fundamentais protegidos pelo direito da União;

- d) A Comissão deve apresentar o relatório de avaliação ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Autoridade Europeia para a Proteção de Dados e à Agência dos Direitos Fundamentais da União Europeia. Se for caso disso, à luz da avaliação efetuada, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho uma proposta legislativa destinada a alterar o presente regulamento.
2. Os Estados-Membros e as transportadoras aéreas fornecem, mediante pedido, à Comissão as informações necessárias para a elaboração do relatório referido no n.º 1. No entanto, os Estados-Membros podem abster-se de fornecer tais informações se e na medida do necessário para não divulgar métodos de trabalho confidenciais ou comprometer as investigações em curso das suas UIP ou de outras autoridades responsáveis pela aplicação da lei. A Comissão deve assegurar a proteção adequada de todas as informações confidenciais fornecidas.

Artigo 21.º

Entrada em vigor e aplicação

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

É aplicável dois anos a contar da data de entrada em funcionamento do encaminhador, especificada pela Comissão em conformidade com o artigo 27.º do Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras].

No entanto, o artigo 4.º, n.ºs 5 e 9, o artigo 5.º, n.º 3, o artigo 10.º, n.º 2, o artigo 11.º, n.º 2, e o artigo 19.º são aplicáveis a partir de [*data da entrada em vigor do presente regulamento*].

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável nos Estados-Membros em conformidade com os Tratados.

Feito em Estrasburgo, em

Pelo Parlamento Europeu
A Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

As implicações financeiras da presente proposta são cobertas pela ficha financeira legislativa conjunta anexa à proposta de Regulamento (UE) [API para gestão das fronteiras].