

Bruksela, 2 grudnia 2019 r.
(OR. en)

14746/19

DAPIX 360
CT 132
ENFOPOL 527
AVIATION 245

WYNIK PRAC

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Data:	2 grudnia 2019 r.
Do:	Delegacje
Nr poprz. dok.:	14061/19
Dotyczy:	Konkluzje Rady w sprawie rozszerzenia zakresu wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR) w celu objęcia nim form transportu innych niż ruch lotniczy – Konkluzje Rady (2 grudnia 2019 r.)

Delegacje otrzymują w załączeniu konkluzje Rady w sprawie rozszerzenia zakresu wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR) w celu objęcia nim form transportu innych niż ruch lotniczy, w wersji przyjętej przez Radę na jej 3735. posiedzeniu w dniu 2 grudnia 2019 r.

Konkluzje Rady**w sprawie****rozszerzenia zakresu wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR)
w celu objęcia nim form transportu innych niż ruch lotniczy**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

PRZYPOMINA, że dyrektywa o PNR¹ ma zastosowanie do danych PNR dotyczących ruchu lotniczego i nie odnosi się do żadnej innej formy transportu. Dane PNR mogą zawierać różne rodzaje informacji, takie jak daty podróży, trasa podróży, informacje o bilecie, dane kontaktowe, dane biura podróży, za pośrednictwem którego zarezerwowano lot, użyte środki płatności, numer miejsca oraz informacje o bagażu. Przewoźnicy lotniczy są zobowiązani do przekazywania zarejestrowanych danych wszystkich pasażerów w przypadku lotów poza UE, a państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o stosowaniu tego samego obowiązku do lotów wewnątrz UE.

PRZYZNAJE, że natężenie ruchu zarówno w strefie Schengen, jak i poza nią wzrasta. Duża liczba pasażerów jest przewożona codziennie przez granice nie tylko w ramach ruchu lotniczego, lecz także promami, statkami, łodziami, pociągami i autobusami.

ODNOTOWUJE, że zbieranie i analizowanie danych PNR i ściśle powiązanych danych pasażera przekazywanych przed podróżą (danych API) uznaje się za istotne w walce z terroryzmem i poważną przestępczością. Dzięki przetwarzaniu i analizowaniu danych PNR i danych API działania i zasoby organów ścigania są lepiej i efektywniej ukierunkowywane.

ODNOTOWUJE, że w niektórych państwach członkowskich dane PNR są już zbierane w odniesieniu do innych form transportu niż ruch lotniczy. Jednak zbieranie i przetwarzanie danych PNR w odniesieniu do tych form transportu nie jest uregulowane na szczeblu UE.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/681 w sprawie wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR) w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania, Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 132.

ODNOTOWUJE inicjatywę prezydencji dotyczącą rozpoczęcia na forum grupy DAPIX dyskusji w sprawie rozszerzenia, w odpowiednich przypadkach, zastosowania przepisów UE dotyczących danych PNR na formy transportu inne niż ruch lotniczy.

ODNOTOWUJE wynik tych dyskusji², w których toku niektóre państwa członkowskie z zadowoleniem przyjęły inicjatywę prezydencji i uznały potencjalną wartość dodaną w zakresie zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania.

ODNOTOWUJE obawy zgłoszone przez delegacje co do terminu przedstawienia tej inicjatywy i możliwych problemów natury prawnej, technicznej i finansowej, zwłaszcza w odniesieniu do praw podstawowych oraz zasad proporcjonalności i konieczności.

PRZYWOŁUJE sugestię delegacji, by przeprowadzić dogłębną ocenę skutków, która powinna uwzględniać wyniki zarówno zaplanowanego na 2020 r. przeglądu dyrektywy o PNR przewidzianego w art. 19 tej dyrektywy, jak i bieżącej oceny ściśle powiązanej dyrektywy o API.

ZALECA w związku z tym, aby w następstwie przeglądu dyrektywy o PNR Komisja Europejska przeprowadziła dogłębną ocenę skutków rozszerzenia zastosowania dyrektywy o PNR na formy transgranicznego podróżowania inne niż ruch lotniczy.

PODKREŚLA, że podczas oceny skutków należy dokładnie zbadać kwestie prawne, operacyjne, techniczne i inne, uwzględniając w szczególności:

- formy transportu, które mają zostać włączone do zakresu zastosowania,
- wpływ na prawa podstawowe, takie jak ochrona danych i swoboda przemieszczania się w obrębie terytorium państw członkowskich,
- zakres, w jakim podmioty zajmujące się innymi rodzajami transportu zbierają już dane PNR w ramach swojej normalnej działalności, oraz skutki dodatkowego obowiązkowego przetwarzania ich danych biznesowych,

² Dok. 11433/19.

- obowiązkowe zbieranie minimalnego zestawu danych dotyczących pasażera i skutki takiego zbierania danych dla przewoźników, podróżnych i zautomatyzowanego przetwarzania danych PNR w ramach jednostki ds. informacji o pasażerach (JIP),
- wpływ na rozpowszechnione opcje podróży z wykorzystaniem elastycznych biletów nieprzypisanych konkretnej osobie lub konkretnemu połączeniu, tj. czy rozszerzenie zastosowania dyrektywy o PNR mogłoby ograniczyć lub utrudnić wykorzystywanie takich biletów,
- brak wspólnych protokołów i formatów danych,
- zgodność z zasadami proporcjonalności i konieczności,
- różne potrzeby państw członkowskich wynikające z ich położenia geograficznego,
- koszty zarówno dla sektora publicznego, jak i prywatnego, w szczególności potencjalny wpływ na sytuację ekonomiczną przewoźników.

STWIERDZA, że celem takiej oceny skutków jest zbadanie konieczności i wykonalności zbierania, przechowywania i przetwarzania danych PNR pochodzących z transgranicznych form transportu innych niż ruch lotniczy.
