

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie gromadzenia i przekazywania danych pasażera przekazywanych przed podróżą (API) w celu usprawnienia i ułatwienia kontroli na granicach zewnętrznych, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/817 i rozporządzenie (UE) 2018/1726 oraz uchylającego dyrektywę Rady 2004/82/WE”**

(COM(2022) 729 final)

**oraz „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie gromadzenia i przekazywania danych pasażera przekazywanych przed podróżą w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/818”**

(COM(2022) 731 final)

(2023/C 228/13)

Sprawozdawca: **Tymoteusz Adam ZYCH**

|                                                 |                                                                                                         |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wniosek o konsultację                           | Komisja Europejska, 8.2.2023                                                                            |
| Podstawa prawna                                 | Art. 77 ust. 2 lit. b) i d) i art. 79 ust. 2 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) |
| Sekcja odpowiedzialna                           | Sekcja Zatrudnienia, Spraw Społecznych i Obywatelstwa                                                   |
| Data przyjęcia przez sekcję                     | 3.4.2023                                                                                                |
| Data przyjęcia na sesji plenarnej               | 27.4.2023                                                                                               |
| Sesja plenarna nr                               | 578                                                                                                     |
| Wynik głosowania<br>(za/przeciw/wstrzymało się) | 137/0/0                                                                                                 |

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) z zadowoleniem przyjmuje wnioski Komisji Europejskiej dotyczące danych pasażera przekazywanych przed podróżą (API)<sup>(1)</sup>, biorąc pod uwagę potrzebę skutecznego gromadzenia i przekazywania danych API i danych dotyczących przelotu pasażera (PNR) do celów zarządzania granicami oraz zwalczania nielegalnej imigracji, a także ze względów bezpieczeństwa, w tym ze względu na potrzebę zapobiegania terroryzmowi i poważnej przestępczości oraz ich zwalczania.

1.2. EKES jest przekonany, że dopóki dane API i PNR pozostaną przedmiotem obecnych dyrektyw (dyrektywa w sprawie API<sup>(2)</sup> i dyrektywa w sprawie danych PNR<sup>(3)</sup>), będą istniały niepożądane różnice we wdrażaniu tych dyrektyw na szczeblu krajowym.

1.3. Aby zharmonizować wdrażanie dyrektyw, a także zwiększyć skuteczność gromadzenia i przekazywania danych API i PNR, niezbędne są rozporządzenia, które wyeliminują różnice wynikające ze zróżnicowanych praktyk stosowanych przez państwa członkowskie, zwiększą pewność prawa, przyspieszą przepływ pasażerów oraz zmniejszą trudności administracyjne dla przewoźników lotniczych.

<sup>(1)</sup> Są to dwa wnioski: a) wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie gromadzenia i przekazywania danych pasażera przekazywanych przed podróżą (API) w celu usprawnienia i ułatwienia kontroli na granicach zewnętrznych, zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/817 i rozporządzenie (UE) 2018/1726 oraz uchylającego dyrektywę Rady 2004/82/WE; b) wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie gromadzenia i przekazywania danych pasażera przekazywanych przed podróżą w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) 2019/818.

<sup>(2)</sup> Dyrektywa Rady 2004/82/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (Dz.U. L 261 z 6.8.2004, s. 24).

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/681 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie wykorzystywania danych dotyczących przelotu pasażera (danych PNR) w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i poważnej przestępczości, ich wykrywania, prowadzenia postępowań przygotowawczych w ich sprawie i ich ścigania (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 132).

1.4. EKES podkreśla znaczenie Karty praw podstawowych (Karty) przy stosowaniu proponowanych rozporządzeń. Należy starannie uwzględnić prawa słabszych grup społecznych, zwłaszcza osób z niepełnosprawnością.

1.5. Ważnym argumentem przemawiającym za przyjęciem wniosków jest fakt, że obecne dyrektywy w sprawie API i PNR są przedmiotem krytyki ze względu na niezgodność z obowiązującymi standardami w zakresie ochrony danych.

1.6. EKES dostrzega konieczność poniesienia generowanych przez eu-LISA kosztów związanych z zaprojektowaniem, opracowaniem i obsługą routera oraz technicznym zarządzaniem nim, które to koszty mają być pokrywane z budżetu ogólnego UE, a także odnotowuje koszty do poniesienia przez państwa członkowskie w związku z ich podłączeniem do routera i integracją z nim.

1.7. EKES zauważa jednak, że proponowane rozporządzenia, oprócz daleko idących zmian w obecnie funkcjonującym systemie z technicznego punktu widzenia, wprowadzają istotne zmiany prawne. W związku z tym nowe ramy API i PNR wymagają stałego i dokładnego monitorowania, prowadzonego nie tylko na szczeblu państw członkowskich, ale również na szczeblu Komisji, przewoźników lotniczych i właściwych organów, a także przez agencję eu-LISA, zwłaszcza w kontekście danych osobowych. Z tego względu EKES podkreśla, że istnieje silna potrzeba zorganizowania kampanii informacyjnej na temat nowych przepisów, a także szkoleń dla przewoźników lotniczych. Proponuje się także częstsze audyty, a także rozważenie dodatkowych procedur monitorowania funkcjonowania nowych ram gromadzenia i przekazywania danych API i PNR.

1.8. EKES zdaje sobie sprawę, że zakres stosowania proponowanych rozporządzeń nie obejmuje wszystkich pasażerów przekraczających zewnętrzne granice UE. Jednak z uwagi na zasadę proporcjonalności i specyfikę podróży lotniczych ograniczenie wniosków do lotnictwa wydaje się na tym etapie uzasadnione. Komitet proponuje się, by podczas oceny ex post skutków rozporządzeń Komisja oceniła potrzebę rozszerzenia zakresu na inne rodzaje transportu, w szczególności na transport morski.

1.9. Ponadto EKES rozumie obawy związane z praktycznym stosowaniem przepisów zawartych we wnioskach. Proponuje dalsze doprecyzowanie norm dotyczących kar nakładanych na prywatnych operatorów sektora lotniczego. Biorąc pod uwagę fakt, że w praktyce nie jest możliwe zapewnienie pełnej dokładności danych API, proponuje się również rozważenie „progu tolerancji” na szczeblu UE w odniesieniu do błędów w gromadzeniu i przekazywaniu danych oraz wyjaśnienie, że kary nakładane są na przewoźników niechętnych współpracy lub nakładane tylko wtedy, gdy nie zostanie osiągnięty minimalny dopuszczalny poziom jakości danych API (określony na poziomie UE).

## 2. Wprowadzenie

2.1. Niniejsza opinia koncentruje się głównie na proponowanym rozporządzeniu dotyczącym gromadzenia i przekazywania danych API do celów zarządzania granicami<sup>(4)</sup> i pokrótce analizuje w pkt 7 poniżej drugie proponowane rozporządzenie w sprawie gromadzenia i przekazywania API w kontekście poważnej przestępczości i przestępstw terrorystycznych<sup>(5)</sup>. To drugie rozporządzenie ma zastosowanie do danych PNR ze względu na planowane zmiany dotyczące API.

2.2. Proponowane rozporządzenia mają zastosowanie wyłącznie do transportu lotniczego, z wyłączeniem innych środków transportu, takich jak podróże drogą morską lub lądową. Będą miały zastosowanie zarówno do lotów czarterowych, jak i biznesowych.

2.3. Proponowane rozporządzenia uchylą obowiązującą dyrektywę API. Po ich przyjęciu staną się one częścią dorobku Schengen.

## 3. Uwagi ogólne

3.1. EKES uznaje fakt, że ze względu na wzrost popularności ruchu lotniczego istniejące systemy usług pasażerskich są niewystarczająco skuteczne i wymagają poprawy, zwłaszcza w celu zapewnienia płynnego przepływu pasażerów. W 2019 r. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego poinformowała, że w ramach przewozów regularnych 4,5 mld pasażerów podróżowało samolotem, a co roku ponad pół miliarda pasażerów przybywało do UE lub wyjeżdżało z niej. Ani

<sup>(4)</sup> COM(2022) 729 final.

<sup>(5)</sup> COM(2022) 731 final.

pandemia COVID-19, ani rosyjska inwazja na Ukrainę nie zmieniły tej sytuacji, co sprawia, że konieczne jest poszukiwanie innowacyjnych rozwiązań w celu przyspieszenia i usprawnienia procesu kontroli granicznej. Pomimo załamania ruchu lotniczego, które miało miejsce w latach 2020–2021 z powodu pandemii, podróże lotnicze powracają do normalnego stanu.

3.2. Z drugiej strony EKES zdaje sobie sprawę z faktu, że – niezależnie od efektywności kontroli i szybkości procesu obsługi pasażerów lotniczych – potrzebne są skuteczne instrumenty przeciwdziałania zjawisku nielegalnej imigracji oraz służące zabezpieczeniu granic UE.

3.3. Zdaniem EKES-u wykorzystanie systemów automatycznego gromadzenia danych może przynieść znaczne korzyści, takie jak zwiększenie wydajności, rozwój technologiczny, poprawa jakości i przyspieszenie pozyskiwania danych.

3.4. Podobnie jak w przypadku każdej innowacyjnej technologii automatyzacja gromadzenia i przekazywania danych wiąże się również z ryzykiem i złożonymi wyzwaniami politycznymi w obszarach takich jak ochrona, bezpieczeństwo i monitorowanie, aspekty społeczno-gospodarcze, etyka i prywatność, niezawodność itp.

3.5. Dane API to zbiór informacji dotyczących tożsamości pasażerów zawartych w ich dokumentach podróży, połączonych z informacjami dotyczącymi lotu zgromadzonymi podczas odprawy, a następnie przekazywanymi służbom granicznym państwa przeznaczenia. Informacje API obejmują dane personalizacyjne pasażera, najlepiej pobrane z pola przeznaczonego do odczytu maszynowego w dokumentach podróży, a także niektóre informacje związane z jego lotem.

3.6. System gromadzenia i przekazywania danych API opiera się na przekazywaniu właściwym organom danych API przed przylotem, tak aby organy te mogły przeprowadzić z wyprzedzeniem, zgodnie z obowiązującymi przepisami, kontrolę podróży pod kątem profilu ryzyka, list ostrzegawczych i baz danych.

3.7. EKES jest świadomy, że obecna dyrektywa nakłada na przewoźników lotniczych obowiązek przekazywania danych API na żądanie służbom granicznym państwa przeznaczenia przed startem lotu; nie nakłada jednak na państwa członkowskie obowiązku żądania danych API od przewoźników lotniczych. W rezultacie organy państw członkowskich działają niespójnie: niektóre żądają API, inne nie. Zgodnie z uzasadnieniem szacuje się, że dane API są gromadzone w odniesieniu do 65 % lotów przychodzących, w związku z czym w praktyce łatwo jest obejść kontrole i odprawy. Ponadto, jako odnotowano w ocenie dyrektywy w sprawie API<sup>(6)</sup> dokonanej przez Komisję, nawet w przypadku gdy państwa członkowskie zwracają się o dane API, ich organy krajowe nie zawsze wykorzystują je w spójny sposób.

3.8. EKES zdaje sobie sprawę ze słabości obecnego systemu ustanowionego na mocy dyrektywy. Jak wykazała ocena, brak normalizacji i harmonizacji przepisów prowadzi do zmniejszenia korzyści płynących z przetwarzania danych API, stwarza obciążenie dla zainteresowanych stron i generuje pewien poziom niepewności prawa.

3.9. EKES dostrzega również potencjalne zagrożenie dla pracowników sektora lotnictwa wynikające z wykorzystania automatycznych systemów gromadzenia danych. W związku z tym widzi potrzebę zorganizowania szkoleń dla takich pracowników, które mogłyby pomóc w rozwiązaniu potencjalnych problemów wynikających z wdrożenia proponowanych przepisów.

3.10. Zauważa jednak, że proponowane rozporządzenie w sprawie zarządzania granicami nie powinno mieć negatywnego wpływu na poziom zatrudnienia i sytuację pracowników, a jedynie prowadzić do zwiększenia skuteczności i niezawodności metod gromadzenia i przekazywania danych, które są już wdrażane z wykorzystaniem zautomatyzowanych procedur.

#### **4. Nowe rozporządzenie w sprawie API powinno usprawnić i ułatwić kontrole graniczne**

4.1. Doświadczenia związane ze stosowaniem i oceną obecnej dyrektywy ujawniły liczne niedociągnięcia obecnego systemu, w tym nieefektywność, wysokie koszty oraz trudności formalne i administracyjne dla przewoźników. Ponadto niektóre przepisy dyrektywy są niejasne, budzą wątpliwości co do wykładni, prowadzą do rozbieżności w ich stosowaniu w państwach członkowskich, a także są niespójne z innymi przepisami prawa UE.

<sup>(6)</sup> Komisja Europejska, dokument roboczy służb Komisji, ocena dyrektywy Rady 2004/82/WE w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (dyrektywa w sprawie API), Bruksela, 8.9.2020, SWD(2020) 174 final.

4.2. Należy wskazać główne niedociągnięcia obecnej dyrektywy:

- obecnie przewoźnicy lotniczy są zobowiązani do zrozumienia krajowych systemów przekazywania informacji API w poszczególnych państwach członkowskich i dostosowania się do nich,
- obecnie przewoźnicy są w niektórych przypadkach zobowiązani do przesyłania tych samych danych do różnych organów,
- obecnie liczba i rodzaj elementów danych wymaganych przez odpowiedzialne organy również różnią się w poszczególnych państwach członkowskich,
- art. 3 ust. 2 dyrektywy zawiera niewyczerpujący wykaz elementów danych, a wykaz nie jest zgodny z normami międzynarodowymi,
- art. 6 ust. 1 tej dyrektywy zezwala na przesyłanie danych „elektronicznie lub, w przypadku błędu, innym odpowiednim środkiem”, co nie nakazuje konkretnego protokołu i formatu komunikatów. Powoduje to dodatkowe obciążenie dla przewoźników (np. ze względu na przestrzeganie zróżnicowanych formatów wymaganych przez odpowiedzialne organy w celu przekazywania danych), ale ma również wpływ na terminowość i jakość danych API, a tym samym wpływa na ich przydatność,
- procedury operacyjne dotyczące pozyskiwania, przekazywania, przetwarzania i analizowania danych API różnią się w poszczególnych państwach członkowskich pod względem metod, terminów, formatu i częstotliwości przekazywania,
- sama dyrektywa nie przewiduje szczegółowych gwarancji ochrony danych osobowych (z wyjątkiem art. 6 ust. 1, który stanowi, że do celów kontroli granicznej i migracji organy muszą usunąć dane API w ciągu 24 godzin od ich przekazania), podczas gdy analogiczne przepisy innych aktów prawnych, takich jak EES (rozdział VII art. 51–59), ETIAS (rozdział XII, Ochrona danych, art. 59–70) i PNR (art. 12 i 13), zawierają bardziej szczegółowe przepisy dotyczące ochrony danych.

4.3. Ważnym argumentem przemawiającym za przyjęciem proponowanego rozporządzenia jest również fakt, że dyrektywa jest przedmiotem krytyki ze względu na jej niezgodność z obowiązującymi standardami w zakresie ochrony danych. Przede wszystkim dyrektywa budzi następujące wątpliwości:

- wykaz danych API wymaganych od przewoźników lotniczych nie jest wyczerpujący, co jest sprzeczne z zasadą minimalizacji danych,
- cel gromadzenia danych API (do celów kontroli granicznej lub egzekwowania prawa) jest niejasny,
- z punktu widzenia wymogów kontroli granicznej 24-godzinny limit zatrzymywania danych jest zbyt krótki i niepraktyczny;
- przepisy dotyczące zatrzymywania i późniejszego wykorzystywania danych nie są wystarczająco zdefiniowane i jasne.

4.4. Aby przeciwdziałać stwierdzonym niedociągnięciom, w proponowanym rozporządzeniu zakłada się utworzenie centralnego routera API w celu usprawnienia kontroli wstępnych na odpowiednich granicach zewnętrznych z wykorzystaniem wysokiej jakości i kompletnych danych API oraz ułatwienia przepływu podróżnych.

## 5. Zakres i szczebel rozporządzenia

5.1. Biorąc pod uwagę powyższe ustalenia, EKES stwierdza, że wprowadzenie jednolitego systemu na szczeblu UE dla wszystkich państw członkowskich umożliwi m.in. opracowanie systemu „jednego okienka”, tj. centralizację procesu gromadzenia wszystkich danych pochodzących od przewoźników i dalsze przekazywanie ich właściwym organom. Ujednolicony system umożliwiłby poprawę jakości otrzymywanych danych, a także pełną automatyzację całego procesu, co zmniejszyłoby koszty ponoszone przez podmioty publiczne, przewoźników i samych podróżnych.

5.2. Proponowane rozporządzenie służy ujednoczeniu i uproszczeniu procedury gromadzenia i przekazywania danych API, co jest korzystne nie tylko z punktu widzenia organów państw członkowskich, ale przede wszystkim z punktu widzenia sektora lotniczego, chociaż zobowiąże je do gromadzenia i przekazywania danych API dla wszystkich lotów do UE. Niemniej proponowane rozporządzenie zapewni pewność prawa i przewidywalność, a tym samym zwiększy przestrzeganie przepisów przez przewoźników lotniczych.

5.3. EKES uważa, że proponowane rozporządzenie jest lepszym rozwiązaniem, by zagwarantować realizację celów dyrektywy API. Jest mało prawdopodobne, aby korzyści płynące z wdrożenia systemów API przez państwa wdrażające zostały osiągnięte bez interwencji UE. Podsumowując, wniosek dotyczący rozporządzenia opiera się na przekonaniu, że brak harmonizacji we wdrażaniu dyrektywy stanowi przeszkodę dla jej skuteczności i spójności.

5.4. EKES zwraca również uwagę na potrzebę zmiany dyrektywy ze względu na upływ czasu od jej wejścia w życie, zwłaszcza w świetle rozwoju technologii informacyjnych, który miał miejsce od 2004 r. Zgodnie z proponowanym rozporządzeniem nowy system będzie w pełni zgodny z już stosowanymi rozwiązaniami, tj. systemem informacyjnym Schengen (SIS), wizowym systemem informacyjnym (VIS), systemem Eurodac, systemem wjazdu/wyjazdu (EES), europejskim systemem informacji o podróżach oraz zezwoleń na podróż (ETIAS) oraz scentralizowanym systemem identyfikacji państw członkowskich posiadających informacje o wyrokach skazujących wydanych wobec obywateli państw trzecich i bezpaństwowców (system ECRIS-TCN).

## 6. Skuteczność proponowanych rozwiązań

6.1. EKES popiera przyjęcie rozwiązań, które zapewnią skuteczne kontrole na granicach zewnętrznych i spójne podejście w całej strefie Schengen, w tym w odniesieniu do możliwości przeprowadzania wstępnych kontroli podróżnych z wykorzystaniem danych API.

6.2. Niezależnie od ogólnego poparcia dla proponowanego rozporządzenia EKES jest jednak zaniepokojony ryzykiem nadużyć związanych z centralizacją procesu gromadzenia i przekazywania danych API, w tym w szczególności danych osobowych. Obawy te są również uzasadnione faktem, że router, za pośrednictwem którego będą przekazywane dane, nadal znajduje się w fazie planowania – zadanie związane z jego projektowaniem, budową, opracowaniem, zarządzaniem i konserwacją techniczną powierzono agencji eu-LISA.

6.3. EKES przyznaje, że przyjęcie proponowanego rozporządzenia będzie miało wpływ na budżet i potrzeby kadrowe eu-LISA i właściwych służb granicznych państw członkowskich. Szacuje się, że dodatkowe koszty obejmą 45 mln EUR (33 mln EUR w obecnych WRF) na utworzenie routera i 9 mln EUR rocznie od 2029 r. na techniczne zarządzanie nim oraz około 27 mln EUR dla państw członkowskich, co zostanie pokryte z budżetu UE.

6.4. Komitet docenia precyzyjne i kompleksowe określenie danych zawartych w API (zdefiniowanych w art. 4 ust. 2 i 3 wniosku) w celu usprawnienia i ułatwienia kontroli na granicach zewnętrznych.

6.5. EKES podkreśla, że proponowane rozporządzenie umożliwi Komisji wyjaśnienie licznych szczegółowych kwestii, zwłaszcza technicznych, za pomocą aktów delegowanych wydanych później. Dlatego ostateczna ocena proponowanych regulacji zależy od szczegółowych przepisów wydanych w przyszłości, a także od jakości przyjętych rozwiązań technicznych.

6.6. W związku z tym EKES jest zobowiązany do zwrócenia uwagi na obawy dotyczące bezpieczeństwa w odniesieniu do ochrony danych. Z punktu widzenia EKES-u należy przywrócić się zwłaszcza skutecznej ochronie danych w kontekście ochrony praw podstawowych, w szczególności prawa do prywatności i prawa do ochrony danych osobowych, w tym prawa do informacji o pozyskiwaniu, przechowywaniu i przetwarzaniu danych osobowych. Dlatego EKES w pełni popiera nowy obowiązek przeprowadzania regularnych kontroli w zakresie ochrony danych osobowych. Jednocześnie EKES proponuje rozważenie, czy właściwe krajowe organy ochrony danych powinny dopilnować, by przetwarzanie danych API stanowiących dane osobowe było kontrolowane częściej niż raz na cztery lata.

6.7. Aby zapewnić jak najlepsze funkcjonowanie routera, należy zapewnić współpracę między eu-LISA, państwami członkowskimi i przewoźnikami lotniczymi. W związku z tym spoczywający na eu-LISA obowiązek prowadzenia szkoleń dla osób zainteresowanych technicznym korzystaniem z routera jest pozytywnym krokiem.

6.8. EKES, kierując się zasadą proporcjonalności i troską o maksymalną ochronę danych osobowych, popiera wyłączenie z obowiązku statystycznego takich danych, jak: obywatelstwo, płeć i data urodzenia.

## 7. Znaczenie rozporządzenia w sprawie PNR (drugi wniosek dotyczący rozporządzenia)

7.1. EKES uważa, że drugie z proponowanych rozporządzeń stanowi niezbędną i spójną modyfikację systemu gromadzenia i przekazywania danych PNR w związku z reformą danych API.

7.2. W związku z tym ujednoczenie systemu poprzez przyjęcie obu rozporządzeń na szczeblu UE oraz utworzenie routera zarządzanego przez eu-LISA zwiększy również bezpieczeństwo dzięki skuteczniejszemu procesowi identyfikacji podróżnych wysokiego ryzyka i potwierdzi wzorzec podróżowania osób podejrzanych.

## 8. Koszt rozporządzeń

8.1. EKES stwierdza, że przyjęcie proponowanych rozporządzeń pociągnie za sobą koszty po stronie budżetu UE, wydatki dla państw członkowskich, a także potrzeby inwestycyjne sektora lotniczego (szacowane na ok. 75 mln EUR zgodnie z oceną skutków), ale w sumie korzyści przewyższą koszty, ponieważ koszty te zostaną zrekompensowane przez racjonalizowane i scentralizowane podejście do przekazywania informacji właściwym organom krajowym.

8.2. Proponowane rozporządzenia zmniejszają koszty operacyjne, a także kary zazwyczaj nakładane za niewystarczające lub brakujące dane dotyczące podróży. Ponadto wejście w życie rozporządzeń poprawi nadzór nad przejściami granicznymi, pracę służb lotniskowych i krajowych służb granicznych, a także przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa i przeciwdziałania imigracji nieuregulowanej. Biorąc pod uwagę powyższe, EKES uważa, że proponowane rozporządzenia są uzasadnione i w świetle pozytywnej oceny kosztów i korzyści, jak stwierdzono w ocenie skutków przeprowadzonej przez Komisję.

## 9. Uwagi szczegółowe

9.1. Komitet podkreśla znaczenie Karty w procesie stosowania proponowanego rozporządzenia, ze szczególnym uwzględnieniem grup szczególnie wrażliwych, w tym osób z niepełnosprawnością. Pod tym względem należy wziąć pod uwagę orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) oraz kontekst obecnie toczących się spraw.

9.2. Orzecznictwo TSUE, w szczególności wyrok w sprawie C-817/19, ma szczególne znaczenie dla nowych przepisów dotyczących gromadzenia i przekazywania danych PNR w proponowanych ramach instytucjonalnych. EKES sugeruje również, że terminologia obu wniosków powinna w sposób kompleksowy uwzględniać utrwalone orzecznictwo TSUE.

9.3. Jak zauważono w pkt 1.6 powyżej, EKES uważa, że zakres stosowania jest na tym etapie uzasadniony. Proponuje się jednak, by podczas oceny *ex post* skutków rozporządzeń Komisja oceniła potrzebę rozszerzenia zakresu na inne rodzaje transportu, w szczególności na transport morski. W takiej ocenie należy wziąć pod uwagę takie czynniki, jak specyfika każdego rodzaju transportu, obciążenia administracyjne nakładane na przewoźników oraz skuteczność i efektywność zabezpieczenia granic UE.

9.4. Jak zauważono w punkcie 1.7 powyżej, EKES proponuje dalsze doprecyzowanie kar nakładanych na prywatnych operatorów sektora lotniczego, rozważenie „progu tolerancji” na szczeblu UE w odniesieniu do błędów w gromadzeniu i przekazywaniu danych oraz nakładanie kar wyłącznie pod pewnymi warunkami.

9.5. EKES zwraca uwagę, że wejściu w życie proponowanych rozporządzeń powinna towarzyszyć szeroko zakrojona kampania informacyjna, która mogłaby pomóc w informowaniu opinii publicznej o ich celach i zmniejszyć prawdopodobieństwo wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności przy wdrażaniu nowych przepisów.

Bruksela, dnia 27 kwietnia 2023 r.

Oliver RÖPKE  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego