

Zakończenie procesu przyjęcia unijnej dyrektywy w sprawie danych dotyczących przelotów pasażera

Tekst kompromisowy długo dyskutowanego wniosku dotyczącego unijnej dyrektywy w sprawie danych dotyczących przelotów pasażera (dyrektywa PNR) ma zostać poddany pod głosowanie na kwietniowym posiedzeniu plenarnym Parlamentu Europejskiego. Celem dyrektywy jest doprowadzenie do jednolitego przetwarzania i wymiany danych dotyczących przelotów pasażera przez państwa członkowskie w walce z terroryzmem i poważną przestępczością, a także wprowadzenie szeregu zabezpieczeń dotyczących ochrony danych.

Długa droga

Przyjęcie wspólnego unijnego systemu danych dotyczących przelotów pasażera w ramach [europejskiej agendy bezpieczeństwa](#) jest od dawna przedmiotem dyskusji: w 2011 r. Komisja Europejska wysunęła [projekt](#) dyrektywy (będący następcą wcześniejszego projektu w [2007 r.](#)), w sprawie którego Rada wypracowała [ogólne podejście](#) w 2012 r. Komisja Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych (LIBE) [odrzuciła](#) go jednak w 2013 r., kwestionując jego zasadność i proporcjonalność. Po zamachach w Paryżu na początku 2015 r., a także wielokrotnych wezwaniach ze strony różnych instancji (np. [Rady Europejskiej](#) oraz [koordynatora](#) UE ds. zwalczania terroryzmu) do stworzenia europejskiego systemu danych PNR, prace nad wnioskiem znów nabrały tempa, jako że miał on stać się środkiem walki ze zjawiskiem [zagranicznych bojowników](#). Po szeregu debat na temat zmienionego sprawozdania przedstawionego w [lutym](#) przez sprawozdawcę Timothy'ego Kirkhopa (ECR, Wielka Brytania), komisja LIBE przyjęła w dniu 15 lipca [drugie sprawozdanie](#) umożliwiające rozpoczęcie negocjacji z Radą. Listopadowe zamachy w Paryżu stały się bodźcem do osiągnięcia porozumienia, które poparły [Rada](#) i [komisja LIBE](#) w grudniu 2015 r.

Polityka walki z terroryzmem

[Dane PNR](#) obejmują informacje o pasażerach korzystających z transportu lotniczego znajdujące się w posiadaniu linii lotniczych i wykorzystywane do celów operacyjnych. Składają się na nie nazwiska pasażerów, terminy lotów, trasy oraz metody płatności. W niektórych państwach członkowskich (takich jak Wielka Brytania i Dania) dane PNR są już gromadzone przez organy ścigania do celów zagwarantowania bezpieczeństwa. Na mocy proponowanej dyrektywy, której celem jest ujednoczenie zasad wykorzystywania takich danych, linie lotnicze będą zobowiązane przekazywać dane PNR pasażerów podróżujących z lub do UE państwu członkowskiemu, w którym odbywa się lądowanie lub z którego odbywa się wylot. Każde państwo członkowskie wyznacza jednostkę ds. informacji o pasażerach będącą w posiadaniu danych PNR i dokonującą ich analizy (polegającej głównie na porównywaniu danych PNR osób, na których nie ciąży podejrzenie, z danymi figurującymi w bazach danych), w celu *wskazania osób, które należy poddać dalszym badaniom przez właściwe organy*. Organ te są następnie odbiorcami PNR w poszczególnych przypadkach. Dane PNR przechowywane przez okres pięciu lat: wszystkie dane identyfikacyjne są w pełni dostępne przez sześć miesięcy, a następnie przechowywane są w formie zanonimizowanej (Komisja wstępnie proponowała okres 30 dni, zaś Rada dwóch lat). Jednostka ds. informacji o pasażerach prowadzi wymianę informacji pomiędzy państwami członkowskimi, jako że organy ścigania nie będą miały bezpośredniego dostępu do systemów danych linii lotniczych. Gromadzenie i wykorzystywanie danych podlegających szczególnej ochronie (zawierających informacje o pochodzeniu rasowym, wyznaniu, przekonaniach politycznych, stanie zdrowia



lub orientacji seksualnej) powinno być zabronione. Tekst kompromisowy przewiduje, że państwa członkowskie będą miały *możliwość* zastosowania dyrektywy do lotów wewnątrzunijnych, co proponowała Rada. W tym wypadku zobowiązane będą one powiadomić o tym fakcie Komisję. Państwa członkowskie mogą również pozyskiwać dane PNR od biur podróży i operatorów turystycznych.

Ochrona danych

Parlament Europejski stale dąży do tego, by dyrektywa była zgodna z zasadą proporcjonalności, a także by uwzględniono w niej zabezpieczenia dotyczące ochrony danych, takie jak sporządzenie zawężonego wykazu poważnych przestępstw uzasadniających wykorzystywanie danych PNR, powołanie urzędników ds. ochrony danych w każdej jednostce ds. informacji o pasażerach, wzmocnienie uprawnień organów ochrony danych w zakresie monitorowania, a także rygorystyczne warunki dostępu do zanonimizowanych danych PNR po upływie sześciu miesięcy. W rezolucji dotyczącej [środków zwalczania terroryzmu](#) Parlament Europejski, zobowiązując się do ukończenia prac nad unijnym systemem PNR, zaapelował do współprawodawców, by jednocześnie przyspieszyli negocjacje w sprawie [pakietu dotyczącego ochrony danych](#). Celem jest dostosowanie odnośnych przepisów, również mając na uwadze niedawne [orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej](#). Parlament powtórzył to stanowisko w późniejszych rezolucjach dotyczących [europejskiej agendy bezpieczeństwa](#) oraz [zapobiegania radykalizacji](#). W [drugiej opinii](#) dotyczącej dyrektywy Europejski Inspektor Ochrony Danych domagał się rygorystycznych zabezpieczeń w związku z ryzykiem masowej inwigilacji, takich jak ograniczenia stosowania danych PNR do konkretnych zagrożeń bezpieczeństwa, a także ograniczenia czasu ich przechowywania i dostępu do nich przez właściwe organy.