










Procedure file

Informations de base	
<p>COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) 2022/0425(COD)</p> <p>Règlement</p>	En attente de la position du Parlement en 1ère lecture
<p>Collecte et transfert des informations préalables sur les passagers pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière</p> <p>Modification Règlement 2019/818 2017/0352(COD)</p> <p>Sujet</p> <p>2.20 Libre circulation des personnes</p> <p>7.10 Libre circulation et intégration des ressortissants des pays-tiers</p> <p>7.10.02 Espace Schengen, acquis de Schengen</p> <p>7.10.04 Franchissement et contrôles aux frontières extérieures, visas</p> <p>7.30.20 Lutte contre le terrorisme</p> <p>7.30.30 Lutte contre la criminalité</p> <p>Priorités législatives</p> <p>Déclaration commune 2022</p> <p>Déclaration commune 2023-24</p>	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<p>LIBE Libertés civiles, justice et affaires intérieures</p> <p> KANKO Assita</p> <p>Rapporteur(e) fictif/fictive</p> <p> LENAERS Jeroen</p> <p> TANG Paul</p> <p> OETJEN Jan-Christoph</p> <p> STRIK Tineke</p> <p> FEST Nicolaus</p> <p> DALY Clare</p>		28/03/2023
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	<p>BUDG Budgets</p> <p>TRAN Transports et tourisme</p>	<p>La commission a décidé de ne pas donner d'avis.</p>	22/02/2023
		<p> OETJEN Jan-Christoph</p>	

Événements clés

13/12/2022	Publication de la proposition législative	COM(2022)0731	Résumé
13/02/2023	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
28/11/2023	Vote en commission, 1ère lecture		
28/11/2023	Décision de la commission parlementaire d'ouvrir des négociations interinstitutionnelles à travers d'un rapport adopté en commission		
07/12/2023	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0411/2023	Résumé
11/12/2023	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 71)		
13/12/2023	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles confirmée par la plénière (Article 71)		
19/03/2024	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	GEDA/A/(2024)001513	
24/04/2024	Débat en plénière		

Informations techniques

Référence de procédure	2022/0425(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Modification Règlement 2019/818 2017/0352(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 087-p2; Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 082-p2
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Étape de la procédure	En attente de la position du Parlement en 1ère lecture
Dossier de la commission parlementaire	LIBE/9/10977

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2022)0731	13/12/2022	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2022)0424	14/12/2022	EC	
Document annexé à la procédure	N9-0017/2023	08/02/2023	EDPS	

Comité économique et social: avis, rapport		CES0256/2023	27/04/2023	ESC	
Projet de rapport de la commission		PE750.253	04/07/2023	EP	
Avis de la commission	TRAN	PE746.973	19/07/2023	EP	
Amendements déposés en commission		PE752.818	05/09/2023	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0411/2023	07/12/2023	EP	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2024)001513	13/03/2024	CSL	

Informations complémentaires

Document de recherche	Briefing	15/04/2024
-----------------------	--------------------------	------------

Collecte et transfert des informations préalables sur les passagers pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière

OBJECTIF : proposer de nouvelles règles sur la collecte et le transfert d'informations anticipées sur les voyageurs (API) pour la prévention, la détection, l'investigation et la poursuite d'infractions terroristes et de crimes graves.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : au cours de la dernière décennie, l'UE et d'autres régions du monde ont connu une augmentation de la criminalité grave et organisée. Selon l'évaluation de la menace que représente la criminalité grave et organisée dans l'UE réalisée par Europol, la plupart des activités criminelles organisées impliquent des voyages internationaux, généralement dans le but de faire entrer clandestinement des personnes, des drogues ou d'autres marchandises illicites dans l'UE. Les criminels utilisent notamment fréquemment les principaux aéroports de l'UE ainsi que les petits aéroports régionaux où opèrent des compagnies aériennes à bas prix. Dans ce contexte, les informations sur les voyageurs aériens constituent un outil important pour les services répressifs afin de lutter contre la grande criminalité et le terrorisme dans l'UE.

Les données sur les voyageurs aériens comprennent les informations préalables sur les voyageurs (API) et les dossiers passagers (PNR) qui, lorsqu'ils sont utilisés ensemble, sont particulièrement efficaces pour identifier les voyageurs à haut risque et pour confirmer les habitudes de voyage des personnes suspectes.

Dans l'UE, la directive PNR ne conduit pas à la collecte de l'ensemble des données API, car les transporteurs aériens n'ont pas de raison commerciale de collecter ces données.

Le traitement conjoint des données API et PNR par les autorités répressives compétentes accroît considérablement l'efficacité de la lutte contre les crimes graves et le terrorisme dans l'UE. L'utilisation combinée des données API et des données PNR permet aux autorités nationales compétentes de confirmer l'identité des passagers et améliore considérablement la fiabilité des données PNR.

Le cadre juridique actuel de l'UE ne régit l'utilisation des données PNR que pour la lutte contre la grande criminalité et le terrorisme, mais ne le fait pas spécifiquement pour les données API, qui ne peuvent être demandées que sur les vols en provenance de pays tiers, ce qui entraîne une lacune en matière de sécurité, notamment en ce qui concerne les vols intra-UE pour lesquels les États membres demandent aux transporteurs aériens de transférer les données PNR. Les Unités de renseignements passagers obtiennent les résultats opérationnels les plus efficaces sur les vols où les données API et PNR sont collectées. Cela signifie que les autorités répressives compétentes ne peuvent pas bénéficier des résultats du traitement conjoint des données API et des données PNR sur les vols intra-UE, pour lesquels seules les données PNR sont transférées.

Pour ces raisons, il convient d'établir des règles complémentaires exigeant des transporteurs aériens qu'ils collectent et transfèrent ensuite un ensemble spécifiquement défini de données API, ces exigences devant s'appliquer dans la mesure où les transporteurs aériens sont tenus, en vertu de la directive PNR, de collecter et de transférer des données PNR sur le même vol.

Il est donc nécessaire d'établir au niveau de l'Union des règles claires, harmonisées et efficaces en matière de collecte et de transfert de données API aux fins de la prévention, de la détection, de l'investigation et de la poursuite des infractions terroristes et des infractions graves.

CONTENU : le règlement proposé vise à établir de meilleures règles pour la collecte et le transfert de données API par les transporteurs aériens aux fins de la prévention, de la détection, de l'investigation et de la poursuite d'infractions terroristes et de crimes graves. Plus précisément, il établit des règles sur :

- la collecte par les transporteurs aériens de données relatives aux informations préalables sur les passagers (données API) sur les vols hors UE et certains vols intra-UE;
- le transfert par les transporteurs aériens des données API à un routeur;

- la transmission par le routeur aux unités de renseignements passagers (UIP) des données API sur les vols hors UE et les vols intra-UE sélectionnés.

Elle s'appliquera aux transporteurs aériens effectuant des vols extra-UE réguliers ou non réguliers ou des vols intra-UE.

Dans l'ensemble, la proposition contient :

- les dispositions relatives à la collecte, au transfert au routeur et à la suppression des données API par les transporteurs aériens, ainsi que les règles concernant la transmission des données API du routeur aux unités de renseignements passagers;
- des dispositions spécifiques sur les journaux, les spécifications quant à savoir qui sont les responsables du traitement des données API constituant des données à caractère personnel en vertu du règlement, la sécurité et l'autocontrôle par les transporteurs aériens et les unités de renseignements passagers;
- des règles sur les connexions et l'intégration au routeur par les unités de renseignements passagers et les transporteurs aériens, ainsi que sur les coûts des États membres en la matière. La proposition contient également des dispositions régissant la situation d'une impossibilité technique partielle ou totale d'utiliser le routeur et sur la responsabilité pour les dommages causés au routeur;
- des dispositions sur la supervision, sur les éventuelles sanctions applicables aux transporteurs aériens en cas de non-respect de leurs obligations énoncées dans le présent règlement et sur l'élaboration d'un manuel pratique par la Commission.

Implications budgétaires

La présente proposition aura une incidence sur le budget et les besoins en personnel d'eu-LISA et des autorités frontalières compétentes des États membres.

Pour eu-LISA, on estime qu'un budget supplémentaire d'environ 45 millions d'euros (33 millions au titre du CFP actuel) pour la mise en place du routeur et de 9 millions d'euros par an à partir de 2029 pour sa gestion technique, et qu'environ 27 postes supplémentaires seraient nécessaires pour garantir que eu-LISA dispose des ressources nécessaires pour accomplir les tâches qui lui sont attribuées dans la présente proposition de règlement et dans la proposition de règlement concernant la collecte et le transfert de données API aux fins de la prévention et de la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que des enquêtes et des poursuites en la matière.

Pour les États membres, on estime que 27 millions d'euros (8 millions d'euros au titre de l'actuel cadre financier pluriannuel) consacrés à la mise à niveau des systèmes et infrastructures nationaux nécessaires aux autorités chargées de la gestion des frontières, et progressivement jusqu'à 5 millions d'euros par an à partir de 2028 pour leur maintenance, pourraient donner droit à un remboursement par le fonds pour l'instrument de gestion des frontières et des visas. Ce droit devra finalement être déterminé conformément aux règles régissant ces fonds ainsi qu'aux règles relatives aux coûts contenues dans le règlement proposé.

Collecte et transfert des informations préalables sur les passagers pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière

La commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures a adopté le rapport d'Assita KANKO (ECR, BE) sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la collecte et au transfert des informations préalables sur les passagers pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière, et modifiant le règlement (UE) 2019/818.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Données relatives aux informations préalables sur les passagers (données API) à collecter par les transporteurs aériens

Le texte amendé stipule que les transporteurs aériens devraient recueillir les données API des voyageurs, consistant dans les données relatives aux voyageurs et les informations de vol précisées dans le règlement aux fins du transfert de ces données API au routeur.

Les données API ne devraient comprendre que les données suivantes relatives aux passagers de chaque passager du vol : a) le nom de famille, le ou les prénoms; b) la date de naissance, le sexe et la nationalité; c) le type et le numéro du document de voyage ainsi que le code à trois lettres du pays qui la délivré; d) la date d'expiration de la validité du document de voyage; e) le numéro identifiant un dossier passager utilisé par un transporteur aérien pour localiser un passager dans son système d'information (localisateur de registre PNR); f) le numéro du siège de l'aéronef attribué à un passager; g) le nombre et le poids des bagages enregistrés.

Les données API ne devraient comprendre que les informations de vol suivantes : le ou les numéros d'identification du vol; le cas échéant, le point de passage frontalier d'entrée sur le territoire de l'État membre; le code de l'aéroport d'entrée sur le territoire de l'État membre; le point de débarquement initial; la date locale et l'heure prévue du départ et d'arrivée.

Collecte des données API

Les transporteurs aériens devraient être tenus de collecter les données de l'API à l'aide de moyens automatisés, en particulier en lisant les informations figurant dans les données lisibles par machine du document de voyage. Lorsque l'utilisation de tels moyens automatisés n'est toutefois pas possible, les transporteurs aériens devraient collecter manuellement les données. La collecte de données API par des moyens automatisés devrait être strictement limitée aux données alphanumériques contenues dans le document de voyage et ne devrait pas conduire à la collecte de données biométriques à partir de celui-ci.

Conservation et suppression des données API

Les députés ont suggéré que les transporteurs aériens conservent, pendant 24 heures à compter du moment du départ du vol, les données API relatives au passager qu'ils ont collectées. Ils devraient supprimer immédiatement et définitivement ces données API à l'expiration de ce délai. Les transporteurs aériens ou les autorités frontalières compétentes devraient supprimer immédiatement et définitivement les données

API lorsqu'ils apprennent que les données API collectées ont été traitées illégalement ou que les données transférées ne constituent pas des données API.

Droits fondamentaux

Le traitement de données API et, en particulier, de données API constituant des données à caractère personnel, devrait rester strictement limité à ce qui est nécessaire et proportionné à la réalisation des objectifs poursuivis par le règlement. En outre, le traitement des données de IAPI collectées et transférées en vertu du règlement ne devrait entraîner aucune forme de discrimination exclue par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

Routeur

Le rapport indique que pour éviter que les transporteurs aériens ne doivent établir et maintenir de multiples connexions avec les unités de renseignements passagers (UIP) pour le transfert des données API et des données PNR, et pour éviter les inefficacités et les risques de sécurité qui en découlent, il convient de prévoir un routeur unique, créé et exploité au niveau de l'Union, qui devrait servir de connexion, de filtre et de point de distribution pour ces transferts.

À cet égard, eu-LISA devrait concevoir, développer, héberger et gérer techniquement un routeur destiné à faciliter le transfert des données API et PNR cryptées par les transporteurs aériens vers les unités de renseignements passagers.

Méthodologie et critères de sélection des vols intra-UE

Les États membres qui décident d'appliquer la directive (UE) 2016/681 relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière (directive PNR) et, par conséquent, le présent règlement aux vols intra-UE devraient, pour la sélection de ces vols:

- procéder à une évaluation objective, dûment motivée et non discriminatoire de la menace;
- ne prendre en compte que les critères pertinents pour la prévention, la détection, l'investigation et la poursuite des infractions terroristes et des formes graves de criminalité ayant un lien objectif avec le transport aérien de passagers.

Dans les situations de menace terroriste réelle et actuelle ou prévisible, les États membres pourraient appliquer la directive (UE) 2016/681 à tous les vols intra-UE à l'arrivée ou au départ de leur territoire, dans le cadre d'une décision limitée dans le temps au strict nécessaire et susceptible de faire l'objet d'un réexamen effectif.

Registres

Les députés ont suggéré que eu-LISA tienne des registres de toutes les opérations de traitement relatives au transfert de données API via le routeur en vertu du règlement.

Actions en cas d'impossibilité technique d'utiliser le routeur

Eu-LISA devrait immédiatement notifier de manière automatisée aux transporteurs aériens et aux unités de renseignements passagers l'impossibilité technique d'utiliser le routeur et prendre des mesures pour remédier à cette impossibilité technique.

Information des passagers

Les transporteurs aériens devraient fournir aux passagers des informations sur la finalité de la collecte de leurs données à caractère personnel, le type de données à caractère personnel collectées, les destinataires des données à caractère personnel et les moyens d'exercer les droits de la personne concernée. Ces informations devraient être communiquées aux passagers par écrit et dans un format facilement accessible au moment de la réservation et de l'enregistrement, quel que soit le moyen utilisé pour collecter les données à caractère personnel au moment de l'enregistrement.

Sanctions

Les États membres devraient veiller à ce qu'un manquement systématique ou persistant aux obligations énoncées dans le présent règlement fasse l'objet de sanctions financières pouvant aller jusqu'à 2% du chiffre d'affaires global réalisé par un transporteur aérien au cours de l'exercice précédent.

Transparence				
LENAERS Jeroen	Rapporteur(e) fictif/fictive	LIBE	30/08/2023	International Air Transport Association KLM Royal Dutch Airlines
TANG Paul	Rapporteur(e) fictif/fictive	LIBE	29/08/2023	Passenger Information Unit The Netherlands Koninklijke Marechaussee Douane
TANG Paul	Rapporteur(e) fictif/fictive	LIBE	27/06/2023	DG HOME EDPS The International Air Transport Association (IATA)
OETJEN Jan-Christoph	Rapporteur(e) fictif/fictive	LIBE	27/06/2023	IATA, EDPS
OETJEN Jan-Christoph	Rapporteur(e)	LIBE	22/05/2023	Air France-KLM A4E

				Swiss LHG TUI Quatar Airways ERA Ryanair
--	--	--	--	---