



Bruxelles, le 8.9.2020
SWD(2020) 175 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION

**de la directive 2004/82/CE du Conseil concernant l'obligation pour les transporteurs de
communiquer les données relatives aux passagers (directive API)**

{SWD(2020) 174 final}

Contexte de l'évaluation

La présente évaluation porte sur la directive 2004/82/CE (ci-après la «directive API») qui a été adoptée en 2004, avec une date limite de transposition fixée au 5 septembre 2006, et qui a été évaluée pour la première fois en 2012. On entend généralement par «information préalable sur les passagers» (ou API, pour «Advance Passenger Information») la collecte de renseignements concernant les passagers aériens au moment de leur enregistrement à l'aéroport ou en ligne. Les données API comprennent les données biographiques des passagers, en principe extraites de la zone de lecture automatique de leurs documents de voyage, ainsi que certaines informations concernant leur vol.

La directive vise à améliorer les contrôles aux frontières et à lutter contre l'immigration clandestine, au moyen de la transmission préalable aux autorités nationales compétentes, par les transporteurs, de données relatives aux passagers. Elle offre également aux pays de mise en œuvre la possibilité de faire usage des données pour répondre aux besoins des services répressifs.

La Commission a lancé une évaluation visant à évaluer la mise en œuvre de la directive sous l'angle de **sa pertinence, sa cohérence, son efficacité, son efficience et sa valeur ajoutée européenne**. Un large éventail de parties prenantes - États membres, transporteurs, entreprises, grand public, institutions et agences de l'UE, notamment - ont été consultés dans le cadre de l'évaluation.

Principales constatations

En ce qui concerne la **pertinence de la directive**, l'évaluation a montré que la collecte de données API a toujours sa raison d'être, 15 ans après l'entrée en vigueur de la directive. Les objectifs poursuivis (c'est-à-dire la gestion des contrôles aux frontières, la lutte contre la migration irrégulière, l'application des lois, y compris la lutte contre le terrorisme) restent parfaitement valables au regard des besoins des parties prenantes concernées et de la société au sens large. En outre, la collecte de données API est également utile pour faciliter les voyages effectués de façon légitime, bien qu'actuellement cela ne constitue pas en soi un objectif de la directive. La professionnalisation et l'internationalisation des groupes terroristes et criminels et de leurs activités au-delà des frontières, ainsi que les appels en faveur d'une utilisation accrue des données API lancés à l'échelle internationale, donnent à penser que **cet instrument sera encore plus utile à l'avenir** pour aider les pays de mise en œuvre à relever de nouveaux défis, compte tenu également des exigences imposées par les Nations unies¹.

¹ Résolutions [2178\(2014\)](#), [2309\(2016\)](#), [2396\(2017\)](#) et [2482 \(2019\)](#) du Conseil de sécurité l'Organisation des Nations unies.

Toutefois, l'**absence d'harmonisation** dans la mise en œuvre de la directive constitue un **obstacle à son efficacité et à sa cohérence**. En raison des «exigences minimales» imposées par la directive, la mise en œuvre des systèmes API et l'utilisation réelle des données API offrent une image hétérogène. En outre, le choix laissé aux pays de mise en œuvre de recueillir et d'utiliser les données API à des fins répressives, sans fournir de définition claire de cet objectif ni établir de cadre pour le traitement des données, a abouti à une mise en œuvre fragmentée au niveau national. Un certain nombre de divergences avec d'autres instruments de l'UE sont également sources de difficultés opérationnelles dans la pratique et d'incertitude pour les personnes concernées; en outre, les exigences en matière de protection des données ne sont pas en phase avec les évolutions les plus récentes sur le terrain. Enfin, la directive API n'est pas entièrement compatible avec le cadre réglementaire international en matière d'information sur les passagers, en particulier en ce qui concerne les champs de données et les normes de transmission.

En ce qui concerne l'**efficience**, le point de vue des autorités nationales selon lequel les coûts globaux liés à la mise en œuvre des systèmes API sont proportionnés et justifiés n'est pas complètement partagé par les transporteurs aériens, compte tenu des avantages minimes qu'ils en retirent.

En ce qui concerne la **valeur ajoutée de l'UE**, l'évaluation montre qu'il est peu probable qu'en l'absence d'une intervention de l'Union les avantages découlant de la mise en œuvre des systèmes API se seraient matérialisés à l'échelle de l'UE. Les questions traitées par la directive nécessiteraient toujours une action au niveau de l'UE.

Par contre, l'évaluation met en lumière un certain nombre de lacunes liées à la directive API, à savoir (i) un défaut de normalisation et d'harmonisation, (ii) l'absence de garanties détaillées en matière de protection des données et (iii) un manque d'alignement clair sur les politiques et les aspects juridiques les plus récents au niveau de l'UE. Ces éléments limitent l'incidence de la directive, créent une charge pour les parties prenantes et génèrent un certain niveau d'insécurité juridique, tant pour les entités qui recueillent et transmettent les données que pour les autorités chargées de les traiter et, en fin de compte, pour les personnes concernées. Il convient donc d'y apporter un traitement adéquat dans le cadre général régissant les données API, car il est peu probable qu'ils se résolvent d'eux-mêmes au fil du temps.