



Estrasburgo, 13.12.2022
COM(2022) 729 final

2022/0424 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la recogida y la transferencia de información anticipada sobre los pasajeros (API) para reforzar y facilitar los controles en las fronteras exteriores, por el que se modifican el Reglamento (UE) 2019/817 y el Reglamento (UE) 2018/1726 y se deroga la Directiva 2004/82/CE del Consejo

{SEC(2022) 444 final} - {SWD(2022) 421 final} - {SWD(2022) 422 final} -
{SWD(2022) 423 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

En las últimas décadas ha crecido el número de personas que viajan en avión, así como el de las innovaciones impulsadas por la eficiencia, que han dado lugar a aviones más grandes y a la necesidad de flujos de pasajeros más eficientes en los aeropuertos. En 2019, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) notificó el transporte de 4 500 millones de pasajeros en todo el mundo por vía aérea en servicios regulares¹, con más de 500 millones de pasajeros que entran en la UE o salen de ella cada año², lo que ejerce presión en las fronteras aéreas exteriores.

El tratamiento de la información anticipada sobre los pasajeros (API), tal como se establece en la Directiva API³ vigente y en la presente propuesta, es una herramienta de gestión de fronteras que contribuye a la eficacia y eficiencia de las inspecciones fronterizas, facilitando y acelerando el despacho de viajeros, así como un instrumento para luchar contra la inmigración ilegal. Los datos API son un conjunto de datos de identidad relativos a los pasajeros que figuran en sus documentos de viaje, combinados con información del vuelo recogida en la facturación y transferida a las autoridades fronterizas del país de destino. Dado que estas autoridades reciben los datos API antes de la llegada del vuelo, pueden realizar un control previo de los viajeros, de conformidad con la legislación aplicable, mediante perfiles de riesgo, listas de alerta rápida y bases de datos, agilizando así las inspecciones fronterizas de las personas que viajan de buena fe y dedicando más recursos y tiempo a identificar a los viajeros que requieren investigaciones ulteriores a su llegada.

El establecimiento de sistemas de recogida y transferencia de datos API es una norma internacional en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago⁴) desde 2017. En la UE, está regulado por la Directiva API. Si bien esta Directiva impone a las compañías aéreas la obligación de transferir los datos API, previa solicitud, a las autoridades fronterizas del país de destino antes del despegue del vuelo, no impone a los Estados miembros la obligación de solicitar los datos API a las compañías aéreas, lo que crea lagunas e incoherencias en cuanto al modo en que se recogen y utilizan los datos: unos cuantos Estados miembros recopilan los datos API de forma sistemática, mientras que otros no⁵. Por término medio, para todos los Estados miembros combinados, se estima que los datos API se recogen en el 65 % de los vuelos de llegada⁶. Esto crea una situación en la que las personas que desean eludir las inspecciones y evitar las rutas en las que los datos API se

¹ OACI, The World of Air Transport in 2019 (El mundo del transporte aéreo en 2019), <https://www.icao.int/annual-report-2019/Pages/the-world-of-air-transport-in-2019.aspx>.

² Fuente: Eurostat (código de datos en línea: avia_paoc); estas cifras incluyen el transporte de pasajeros en todos los Estados miembros de la UE actuales (veintisiete Estados miembros).

³ Directiva 2004/82/CE del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la obligación de los transportistas de comunicar los datos de las personas transportadas (DO L 261 de 6.8.2004, p. 24).

⁴ Convenio de Chicago o Convenio sobre Aviación Civil Internacional, adoptado en 1944, por el que se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Todos los Estados miembros son partes en el Convenio de Chicago. Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI.

⁵ Comisión Europea, Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, Evaluación de la Directiva 2004/82/CE del Consejo sobre la obligación de los transportistas de comunicar los datos de las personas transportadas (Directiva API), Bruselas, 8.9.2020, SWD(2020) 174 final.

⁶ Véase la evaluación de impacto.

recogen sistemáticamente pueden optar fácilmente por viajar a su destino a través de rutas aéreas en las que los datos API se utilizan con menos frecuencia o no se utilizan en absoluto.

La reciente evaluación de la Directiva API ha demostrado que, incluso cuando los Estados miembros solicitan los datos API, sus autoridades nacionales no siempre los utilizan de manera coherente. De hecho, los datos API permiten a los guardias de fronteras realizar inspecciones previas de la identidad de los pasajeros y de la validez del documento de viaje utilizado por medio de las bases de datos contempladas en el Código de fronteras Schengen⁷. Sin embargo, no todos los Estados miembros utilizan los datos API para realizar inspecciones previas por medio de las bases de datos establecidas en el Código de fronteras Schengen⁸. Irlanda, de hecho, que no participa en el Código de fronteras Schengen, aplica una legislación nacional similar. Esto no cambiará como consecuencia de la propuesta de Reglamento.

La Directiva API solo establece criterios limitados para la recogida, la transmisión y el tratamiento de datos API en lo que respecta a la cobertura del vuelo para la recogida de datos, los elementos de datos que deben recogerse o los medios para captar los datos, que no tienen en cuenta la evolución de las normas y directrices internacionales relativas a la recogida de datos API⁹. Esto da lugar a prácticas muy divergentes, lo que dificulta no solo la eficacia y la eficiencia de las inspecciones fronterizas, sino que también supone una carga adicional para las compañías aéreas, que deben cumplir un conjunto diferente de requisitos en función de las rutas en las que transportan pasajeros y del Estado miembro que solicita los datos API. La armonización de la recogida y transmisión de datos API con estas normas internacionales sobre los datos API garantizaría el cumplimiento de los requisitos API por parte del sector aéreo. Para que los datos API sean eficaces deben ser exactos y completos y estar actualizados. Si los datos de identidad no son fiables y no se verifican, lo que a veces ocurre en la actualidad, los controles cruzados en bases de datos no producirán resultados operativos fiables. Dado que la facturación en línea se ha convertido en una práctica habitual en los últimos veinte años, es cada vez más común que sean los propios pasajeros los que transcriban manualmente o declaren los datos API de su documento de viaje. El hecho de que se transfieran datos API incompletos, incorrectos u obsoletos a las autoridades nacionales puede dar lugar a lagunas en los tipos de inspecciones que las autoridades fronterizas pueden realizar y, en última instancia, afectar a los viajeros, que pueden ser objeto de inspecciones incorrectas e innecesarias. La necesidad de garantizar que los datos API recogidos sean de calidad suficiente está estrechamente relacionada con los medios utilizados por las compañías aéreas para garantizar que los datos API pertinentes recogidos se correspondan con la información mostrada en los documentos de viaje. El actual marco API no determina los

⁷ El artículo 8, apartado 2, letra a), del Código de fronteras Schengen [Reglamento (UE) 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, por el que se establece un Código de normas de la Unión para el cruce de personas por las fronteras (Código de fronteras Schengen)] se refiere al SIS, a la base de datos de Interpol sobre documentos de viaje robados y extraviados (SLTD, por sus siglas en inglés) y a las bases de datos nacionales que contengan información sobre documentos de viaje robados, sustraídos, extraviados e invalidados.

⁸ Véase Comisión Europea, Dirección General de Migración y Asuntos de Interior, Study on Advance Passenger Information (API): evaluation of Council Directive 2004/82/EC on the obligation of carriers to communicate passenger data [Estudio sobre la información anticipada sobre los pasajeros (API, por sus siglas en inglés): evaluación sobre la obligación de los transportistas de comunicar los datos de las personas transportadas], Oficina de Publicaciones, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2837/882434>, p. 149.

⁹ WCO/IATA/ICAO Guidelines on Advanced Passenger Information (API) [Directrices de la OMA/IATA/OACI relativas a la información anticipada sobre pasajeros (API)], 2014. Véase el anexo 5 de la evaluación de impacto.

medios para recoger los datos API de los viajeros. A diferencia de la información transcrita manualmente, la recogida automatizada de datos daría lugar a menos problemas de calidad y a un uso más eficaz y eficiente de los datos API, contribuyendo también a reducir el tiempo invertido por las autoridades fronterizas competentes en su interacción con los transportistas.

Por lo tanto, la revisión del marco jurídico actual sobre la recogida y la transferencia de datos API brinda la oportunidad de mejorar la gestión de las fronteras exteriores y la lucha contra la inmigración ilegal. Lo hace al contribuir a garantizar que toda persona que viaje en avión desde un tercer país o un Estado miembro que no participa en la propuesta de Reglamento a la Unión [más concretamente, a los Estados que participan en el espacio Schengen sin controles en las fronteras interiores (en lo sucesivo, «espacio Schengen»), así como a Irlanda], es decir, los nacionales de terceros países, las personas apátridas y los ciudadanos de la UE, pueda ser objeto de una inspección previa mediante los datos API antes de su llegada, y que los Estados miembros apliquen criterios uniformes en relación con la recogida y transferencia de tales datos a efectos de los controles en las fronteras exteriores y de la lucha contra la inmigración ilegal. Al facilitar los flujos de pasajeros en los aeropuertos y acelerar las inspecciones fronterizas, la presente propuesta contribuye a garantizar que todos los pasajeros aéreos puedan someterse eficazmente a inspecciones sistemáticas, de conformidad con la legislación aplicable¹⁰.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta aborda la necesidad de normas comunes sobre la recogida y la transferencia de datos API con fines de gestión de fronteras y de lucha contra la inmigración ilegal, que está vinculada a la existencia del espacio Schengen y al establecimiento de normas comunes que rijan el cruce de personas por las fronteras exteriores. La presente propuesta es coherente con las obligaciones establecidas en el Código de fronteras Schengen en materia de controles de las personas en las fronteras exteriores. El Reglamento propuesto se inscribe en el panorama más amplio de los sistemas de información a gran escala de la UE que se han desarrollado sustancialmente desde la adopción de la Directiva API en 2004. Además, las orientaciones estratégicas adoptadas por el Consejo Europeo en junio de 2014 prevén la ampliación de los procedimientos emprendidos por los guardias de fronteras en las fronteras exteriores para aumentar la eficacia de las inspecciones previas a la llegada al puesto de control fronterizo y limitar los efectos adversos en las fronteras. Por ejemplo: el Sistema de Información de Schengen (SIS), el Sistema de Información de Visados (VIS) y el sistema Eurodac¹¹. Asimismo, tres nuevos sistemas se encuentran actualmente en fase de desarrollo: el Sistema de Entradas y Salidas (SES), el Sistema Europeo de Información y Autorización de Viajes (SEIAV) y el sistema centralizado para la identificación de los Estados miembros que poseen información sobre condenas de nacionales de terceros países y apátridas (ECRIS-

¹⁰ Por lo que se refiere al espacio Schengen, véase Comisión Europea, Informe sobre el estado de Schengen 2022, COM(2022) 301 final/2, 24.5.2022, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52022DC0301>.

¹¹ El SIS [Reglamento (UE) 2018/1861 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de noviembre de 2018, relativo al establecimiento, funcionamiento y utilización del Sistema de Información de Schengen (SIS) en el ámbito de las inspecciones fronterizas, por el que se modifica el Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen y se modifica y deroga el Reglamento (CE) n.º 1987/2006] ayuda a las autoridades competentes de la UE a preservar la seguridad interior en ausencia de inspecciones en las fronteras interiores y el VIS permite a los Estados Schengen intercambiar datos sobre los visados. El sistema Eurodac establece una base de datos dactiloscópicas de la UE que permite a los Estados miembros comparar las impresiones dactilares de los solicitantes de asilo a fin de comprobar si han solicitado previamente asilo o han entrado de forma irregular en la UE a través de otro Estado miembro.

TCN)¹². Todos estos sistemas actuales y futuros están vinculados a través del marco de interoperabilidad de los sistemas de información de la UE para la gestión de la seguridad, las fronteras y la migración¹³, adoptado en 2019 y que actualmente se está poniendo en marcha. Las revisiones incluidas en la presente propuesta tienen en cuenta el marco de interoperabilidad.

En particular, el encaminador propuesto evita la duplicación de componentes técnicos al compartir los componentes de la pasarela para los transportistas del SEIAV. La pasarela para los transportistas del SEIAV proporciona a los transportistas los medios técnicos para consultar la situación con relación al SEIAV de los nacionales de terceros países exentos de la obligación de visado que viajan a los Estados miembros. La propuesta de Reglamento garantiza que los distintos procesos de datos se diferencien y mantengan estrictamente separados y que se respeten los derechos de acceso establecidos en los distintos instrumentos de la UE. Por otra parte, la propuesta de Reglamento vincula el trabajo del actual grupo consultivo SES-SEIAV de eu-LISA a la labor futura en materia de datos API, generando eficiencia y economías de escala al evitar la duplicación de los grupos de trabajo.

Como se ha explicado anteriormente, las inspecciones fronterizas que las normas de la propuesta de Reglamento pretenden facilitar y mejorar deben llevarse a cabo con arreglo al Código de fronteras Schengen, cuando proceda, o con arreglo al Derecho nacional.

Además, los actos de aplicación general del Derecho de la UE se aplicarán de conformidad con las condiciones establecidas en ellos. En lo que respecta al tratamiento de datos personales, este es el caso, en particular, del Reglamento general de protección de datos (RGPD)¹⁴ y el Reglamento de protección de datos de la UE¹⁵. Estos actos no se ven afectados por la presente propuesta.

La aplicabilidad de los actos mencionados del Derecho de la UE al tratamiento de los datos API recibidos en virtud del presente Reglamento implica que los Estados miembros aplican el Derecho de la UE en el sentido del artículo 51, apartado 1, de la Carta, lo que significa que también se aplican las normas de la Carta. En particular, las normas de dichos actos del Derecho de la UE deben interpretarse a la luz de la Carta.

Las directrices de la OACI sobre documentos de viaje de lectura mecánica¹⁶ se transponen en el Reglamento (CE) n.º 2019/1157 sobre el refuerzo de la seguridad de los documentos de identidad de los ciudadanos de la Unión y en el Reglamento (CE) n.º 2252/2004 sobre normas

¹² El SES y el SEIAV reforzarán los controles de seguridad de los viajeros titulares de un visado de corta duración y de los que viajen sin visado al espacio Schengen al permitir la investigación anticipada de la migración irregular y de seguridad. El sistema ECRIS-TCN abordará la laguna detectada en el intercambio de información entre los Estados miembros sobre las condenas de nacionales de terceros países.

¹³ Reglamento (UE) 2019/817 y Reglamento (UE) 2019/818.

¹⁴ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos.

¹⁵ Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

¹⁶ OACI, Documento 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica, octava edición, 2021, disponible en: https://www.icao.int/publications/documents/9303_p1_cons_es.pdf.

para las medidas de seguridad y datos biométricos en los pasaportes. Estos Reglamentos son los precursores que permiten la extracción automatizada de datos completos y de alta calidad de los documentos de viaje.

El Reglamento propuesto seguiría formando parte del acervo de Schengen. Las autoridades fronterizas competentes de los Estados miembros seguirán recibiendo y tratando ulteriormente los datos API únicamente a efectos de la gestión de las fronteras y de la lucha contra la inmigración ilegal, para lo cual se recogieron los datos API con arreglo a la propuesta de Reglamento.

La presente propuesta está estrechamente vinculada a la propuesta de Reglamento relativo a la recogida y la transferencia de datos API para la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de los delitos de terrorismo y de la delincuencia grave, en la medida en que ambas propuestas contienen disposiciones similares sobre la lista de elementos de los datos API, la recogida de datos API por medios automatizados y la transferencia de los datos al encaminador.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

Para la presente propuesta de Reglamento sobre la recogida y la transferencia de datos API con fines de gestión de fronteras y de lucha contra la inmigración ilegal, teniendo en cuenta el objetivo y las medidas previstas, la base jurídica adecuada es el artículo 77, apartado 2, letras b) y d), y el artículo 79, apartado 2, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

En virtud del artículo 77, apartado 2, letra b), del TFUE, la Unión está facultada para adoptar medidas relativas a los controles a los que están sujetas las personas que crucen las fronteras exteriores y, en virtud de la letra d), la Unión está facultada para adoptar cualquier medida necesaria para el establecimiento progresivo de un sistema integrado de gestión de las fronteras exteriores. En virtud del artículo 79, apartado 2, letra c), del TFUE, la Unión está facultada para adoptar medidas relativas a la inmigración ilegal.

De este modo, se garantiza la coherencia con la actual Directiva API, que se basa en las mismas disposiciones.

• Subsidiariedad

El TFUE faculta explícitamente a la Unión para desarrollar una política común sobre los controles a los que están sujetas las personas que cruzan las fronteras exteriores, lo que constituye un objetivo claro que debe perseguirse a escala de la UE. Al mismo tiempo, se trata de un ámbito de competencia compartida entre la UE y los Estados miembros.

La necesidad de normas comunes sobre la recogida y la transferencia de datos API para la gestión de las fronteras y la lucha contra la inmigración ilegal está vinculada, en particular y sin perjuicio de la posición específica de Irlanda, a la creación del espacio Schengen y al establecimiento de normas comunes para el cruce de personas por las fronteras exteriores, en especial al Código de fronteras Schengen¹⁷. En este contexto, las decisiones de un Estado miembro afectan a otros Estados miembros, por lo que es necesario contar con normas y

¹⁷ Reglamento (UE) 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, por el que se establece un Código de normas de la Unión para el cruce de personas por las fronteras (Código de fronteras Schengen).

prácticas operativas comunes y claras en este ámbito. Unos controles en las fronteras exteriores eficientes y eficaces requieren un enfoque coherente en todo el espacio Schengen, también por lo que respecta a la posibilidad de realizar inspecciones previas a los viajeros por medio de los datos API.

La necesidad de una acción de la UE en relación con los datos API en este momento también se deriva de los recientes avances legislativos sobre la gestión de las fronteras exteriores de Schengen, en particular:

- El Reglamento de interoperabilidad de 2019¹⁸ permitirá efectuar inspecciones sistemáticas de las personas que crucen las fronteras exteriores cotejando sus datos con toda la información pertinente y disponible en los sistemas de información centralizados de la UE para la gestión de la seguridad, las fronteras y la migración. El establecimiento de un mecanismo centralizado de transmisión de datos API a escala de la UE es la continuación lógica de este concepto. De acuerdo con los conceptos incluidos en los Reglamentos de interoperabilidad, la transmisión centralizada de datos API podría dar lugar en el futuro a utilizar estos datos para consultar diversas bases de datos (datos del SIS, datos de Europol) a través del portal europeo de búsqueda.
- En las fronteras exteriores, el uso de datos API complementaría eficazmente la inminente aplicación del Sistema Europeo de Información y Autorización de Viajes (SEIAV) y del Sistema de Entradas y Salidas (SES). El uso de datos API seguiría siendo necesario para la gestión de las fronteras exteriores, ya que informa previamente a los guardias de fronteras de si un viajero ha embarcado efectivamente en un avión y está a punto de entrar en el espacio Schengen, facilitando así la inspección fronteriza que tendrá lugar una vez que el viajero llegue a las fronteras exteriores.

• **Proporcionalidad**

De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el artículo 5, apartado 4, del TUE, es necesario adecuar la naturaleza y la intensidad de una determinada medida al problema detectado. Todos los problemas abordados en la presente iniciativa legislativa exigen, de una manera u otra, una acción legislativa a nivel de la UE que permita a los Estados miembros resolverlos eficazmente.

Con esta propuesta se reforzará el marco jurídico para la recogida y la transferencia de los datos API a efectos de la gestión de las fronteras exteriores y de la lucha contra la inmigración ilegal. Reforzará los datos API como instrumento para mejorar las inspecciones previas de los viajeros en las fronteras exteriores, contribuyendo así no solo a la eficacia y eficiencia de las propias inspecciones, sino también al objetivo de luchar contra la inmigración ilegal, en particular en relación con el transporte aéreo transfronterizo y las responsabilidades de las compañías aéreas a este respecto. En consonancia con las normas internacionales y las prácticas recomendadas, la presente propuesta exigirá a las compañías aéreas que recojan y transfieran los datos API de todos los vuelos con destino a la Unión, tal como se definen en la propuesta. Las obligaciones establecidas en la presente propuesta se limitan a lo necesario para alcanzar este objetivo. Más concretamente, la presente propuesta establece normas claras, entre otras cosas, sobre lo que constituyen datos API, sobre los vuelos en los que las

¹⁸ Reglamento (UE) 2019/817 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2019, relativo al establecimiento de un marco para la interoperabilidad de los sistemas de información de la UE en el ámbito de las fronteras y los visados.

compañías aéreas deben recoger los datos API y sobre la transferencia de estos datos. La presente propuesta establecerá, por medio de un Reglamento, un enfoque coherente del uso de los datos API para la gestión de las fronteras exteriores y la lucha contra la inmigración ilegal. Esta normalización de los requisitos API en todos los Estados miembros contribuirá a aumentar la seguridad jurídica y la previsibilidad y, por tanto, también a aumentar el cumplimiento por parte de las compañías aéreas.

La proporcionalidad se garantiza además a través de varios elementos de la propuesta de Reglamento, como la limitación únicamente a los vuelos entrantes, la restricción del requisito de utilizar medios automatizados a tan solo determinados datos API y las salvaguardias en lo que respecta a la manera de tratar los datos API y a la finalidad de su tratamiento.

La propuesta de Reglamento prevé la creación de un encaminador que sirva de punto de conexión único entre los Estados miembros y las compañías aéreas, en consonancia con las recomendaciones internacionales, y establece un enfoque de la UE para la recogida y la transmisión de los datos API. La transmisión de los datos API a través del encaminador reducirá los costes para la industria aérea y garantizará que los guardias de fronteras tengan acceso rápido y expedito a los datos API que necesiten para llevar a cabo las inspecciones fronterizas avanzadas. Desde la perspectiva de los Estados miembros, este enfoque reducirá sustancialmente el número de conexiones que se deban establecer y mantener. De igual modo, esto reducirá la complejidad de las conexiones que las compañías aéreas deban mantener con las autoridades fronterizas competentes e introducirá economías de escala. Una agencia de la UE, a saber, eu-LISA, será responsable del diseño, el desarrollo, el alojamiento y la gestión técnica del encaminador. La transferencia de los datos API a través del encaminador facilitará la supervisión de los vuelos y reducirá así la probabilidad de que una compañía aérea incumpla la obligación de comunicar los datos API, tal como se establece en la presente propuesta.

- **Elección del instrumento**

Se propone un Reglamento. Tal como se concluyó en la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta y teniendo en cuenta la necesidad de que las medidas propuestas sean directamente aplicables y se apliquen de manera uniforme en todos los Estados miembros, un Reglamento es la elección de instrumento jurídico adecuada.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* de la legislación vigente**

La evaluación de la Directiva API¹⁹ concluyó que la razón de ser de la recogida de datos API y de su transferencia a las autoridades fronterizas competentes sigue siendo válida quince años después de la entrada en vigor de la Directiva. Los objetivos actuales de la Directiva, en particular, la mejora de la gestión de los controles fronterizos, que a su vez también pueden ayudar a combatir la migración irregular, siguen siendo muy pertinentes para las necesidades de las partes interesadas afectadas y de la sociedad en general. Además, la recogida y la transferencia de los datos API también se consideró pertinente para facilitar los viajes legítimos.

¹⁹ Comisión Europea, Documento de trabajo de los servicios de la Comisión, Evaluación de la Directiva 2004/82/CE del Consejo sobre la obligación de los transportistas de comunicar los datos de las personas transportadas (Directiva API), Bruselas, 8.9.2020, SWD(2020) 174 final.

La evaluación puso de manifiesto que la falta de armonización en la aplicación de la Directiva constituye un obstáculo para su eficacia y coherencia. A consecuencia de que los requisitos impuestos por la Directiva sean mínimos, la aplicación de los sistemas API, así como el uso real de los datos API, muestran una imagen fragmentada. Además, la opción que se deja a los Estados miembros en relación con el uso de los datos API con fines policiales²⁰, sin proporcionar una definición clara de estos fines ni establecer un marco, dio lugar a una aplicación descoordinada a nivel nacional. La evaluación también detectó discrepancias con otros instrumentos de la UE que causaron problemas operativos en la práctica e incertidumbre para las partes afectadas, en particular los interesados. Los requisitos de protección de los datos personales contenidos en la Directiva API no están plenamente en consonancia con la evolución más reciente en este ámbito. Además, la Directiva API no es plenamente coherente con el marco regulador internacional en materia de información de los pasajeros, especialmente en lo que se refiere a los campos de datos y las normas de transmisión.

La evaluación puso de relieve una serie de deficiencias relacionadas con la Directiva API, a saber, la falta de: i) normalización y armonización, ii) determinadas garantías de protección de datos y iii) una adaptación clara a los últimos avances políticos y jurídicos a escala de la UE. Estos aspectos afectan al impacto de la Directiva, crean una carga para las partes interesadas y generan un cierto nivel de inseguridad jurídica, tanto para las compañías aéreas que recogen y transfieren los datos API como para las autoridades fronterizas competentes que los reciben y tratan posteriormente, y, en última instancia, para los pasajeros.

Los resultados de la evaluación apoyaron la elaboración de la evaluación de impacto y de la presente propuesta.

- **Consultas con las partes interesadas**

La elaboración de la presente propuesta incluyó una amplia gama de consultas con las partes interesadas afectadas, incluidas las autoridades de los Estados miembros (autoridades fronterizas competentes, Unidades de Información sobre los Pasajeros), los representantes del sector del transporte y compañías aéreas individuales. Las agencias de la UE, como la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex), la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial (Europol), la Agencia de la Unión Europea para la Gestión Operativa de Sistemas Informáticos de Gran Magnitud en el Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia (eu-LISA) y la Agencia de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (FRA), también aportaron información a la luz de su mandato y sus conocimientos especializados. Esta iniciativa también integra las opiniones y observaciones recibidas durante la consulta pública realizada a finales de 2019 en el marco de la evaluación de la Directiva API²¹.

Las actividades de consulta en el contexto de la preparación de la evaluación de impacto en apoyo de esta propuesta recabaron las observaciones de las partes interesadas utilizando diversos foros. Estas actividades incluían, en particular, una evaluación inicial de impacto, un estudio externo justificativo y una serie de talleres técnicos.

Entre el 5 de junio de 2020 y el 14 de agosto de 2020 se publicó una evaluación inicial de impacto, acerca de la cual se recibieron siete contribuciones sobre la ampliación del ámbito de

²⁰ Véase el artículo 6, párrafo último, de la Directiva API.

²¹ Evaluación de la Directiva API, SWD(2020) 174.

aplicación de la futura Directiva API, la calidad de los datos, las sanciones, la relación de los datos API y PNR y la protección de los datos personales²².

El estudio externo justificativo se basó en el trabajo de documentación, entrevistas y encuestas con expertos en la materia, en los que se examinaron diferentes medidas posibles para el tratamiento de los datos API con normas claras que facilitasen los viajes legítimos y fuesen coherentes con la interoperabilidad de los sistemas de información de la UE, los requisitos de protección de datos personales de la UE y otros instrumentos de la UE y normas internacionales existentes.

Los servicios de la Comisión también organizaron una serie de talleres técnicos con expertos de los Estados miembros y de los países asociados a Schengen. Estos talleres tenían por objeto reunir a expertos para un intercambio de puntos de vista sobre las posibles opciones previstas para reforzar el futuro marco API a efectos de la gestión de las fronteras y de la lucha contra la inmigración ilegal, así como para luchar contra la delincuencia y el terrorismo.

La evaluación de impacto adjunta ofrece una descripción más detallada de la consulta de las partes interesadas (anexo 2).

- **Evaluación de impacto**

En consonancia con las Directrices para la mejora de la legislación, la Comisión llevó a cabo una evaluación de impacto que se presenta en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión adjunto²³. El Comité de Control Reglamentario revisó el proyecto de evaluación de impacto en una reunión celebrada el 28 de septiembre de 2022 y emitió su dictamen favorable el 30 de septiembre de 2022.

A la vista de los problemas detectados en relación con la recogida y la transferencia de datos API, la evaluación de impacto evaluó opciones de actuación en cuanto al alcance de la recogida de datos API para los fines mencionados, junto con opciones relativas a los medios para mejorar la calidad de los datos API. Por lo que se refiere a la recogida de datos API para la gestión de las fronteras exteriores y la lucha contra la inmigración ilegal, la evaluación de impacto consideró la recogida de datos API sobre todos los vuelos exteriores del espacio Schengen entrantes, por una parte, y la recogida de datos API sobre todos los vuelos exteriores del espacio Schengen, entrantes y salientes, por otra. Además, la evaluación de impacto también consideró opciones para mejorar la calidad de los datos API, ya fuese para recoger los datos API utilizando medios automatizados y manuales, o para recoger los datos API utilizando únicamente medios automatizados.

Dado que el conjunto completo de datos API se genera una vez que los pasajeros se encuentran a bordo de un avión, los guardias de fronteras solo recibirían los datos API tras los controles físicos de salida de los viajeros y el examen de sus pasaportes, y, por tanto, demasiado tarde para apoyar la labor de los guardias de fronteras, por lo que la opción de recoger datos API sobre todos los vuelos pertinentes entrantes y salientes no se seleccionó como parte de la opción preferida.

Sobre la base de las conclusiones del informe de evaluación de impacto, la opción preferida para un instrumento API para dichos fines incluye la recogida de datos API sobre todos los

²² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12434-Fronteras-y-control-de-cumplimiento-de-la-ley-normas-revisadas-sobre-la-informacion-anticipada-sobre-pasajeros-API-en-el-transporte-aereo_es.

²³ SWD(2022) 422 final, de 13.12.2022.

vuelos entrantes pertinentes, con la recogida por parte de las compañías aéreas de determinados datos API únicamente por medios automatizados. Una combinación de estas opciones mejoraría la capacidad de los Estados miembros para utilizar los datos API con el fin de efectuar una inspección previa eficaz y eficiente de los viajeros aéreos antes de su llegada a las fronteras exteriores. La normalización de los requisitos para la recogida y la transferencia de datos API aumentaría el cumplimiento por parte del sector de las compañías aéreas, ya que se enfrentaría a los mismos requisitos en todos los Estados miembros. Unos datos API más fiables y verificados, incluidos los datos API recogidos por medios automatizados, permitirían la identificación de los viajeros de alto riesgo y garantizarían una facilitación más rápida de las inspecciones en las fronteras exteriores y del despacho de los pasajeros a su llegada. La propuesta es coherente con el objetivo de neutralidad climática establecido en la Ley Europea del Clima²⁴ y con los objetivos de la Unión para 2030 y 2040.

La evaluación de impacto también consideró, y descartó, opciones tales como la recogida de datos API de otros medios de transporte, como los operadores de transporte marítimo y ferroviario y de transporte en autobús. La evaluación de impacto estableció que ya existen normas internacionales y de la UE que exigen a los operadores de transporte marítimo que transmitan por anticipado información sobre los pasajeros a las autoridades fronterizas de los Estados miembros en las rutas entrantes y salientes. Por lo tanto, sería redundante la obligación adicional de la UE para los operadores de transporte marítimo de transferir datos API. En comparación con el sector del transporte aéreo, la recogida de datos de los pasajeros es más difícil para los operadores de transporte terrestre como el ferrocarril o el autobús (ausencia de procesos de facturación, no emisión sistemática de billetes nominativos) y requeriría grandes inversiones en la infraestructura física de los operadores, con consecuencias sustanciales para su modelo económico y para los pasajeros. La decisión de no incluir estos aspectos en la presente propuesta de Reglamento se entiende sin perjuicio de las prácticas de algunos Estados miembros que solicitan datos de pasajeros relativos a las conexiones ferroviarias sobre la base de la legislación nacional, siempre que cumplan el Derecho de la UE.

- **Derechos fundamentales y protección de los datos personales**

La presente iniciativa establece el tratamiento de los datos personales de los viajeros y, por tanto, limita el ejercicio del derecho fundamental a la protección de los datos personales garantizado por el artículo 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «la Carta») y por el artículo 16 del TFUE. Como ha subrayado el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE)²⁵, el derecho a la protección de los datos personales no es un derecho absoluto, pero cualquier limitación debe considerarse en relación con su función en la sociedad y cumplir los criterios establecidos en el artículo 52, apartado 1, de la Carta²⁶. La protección de los datos personales también está estrechamente vinculada al respeto del derecho a la intimidad, como parte del derecho a la vida privada y familiar protegido por el artículo 7 de la Carta.

²⁴ Artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/1119, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática (Ley Europea del Clima).

²⁵ Tribunal de Justicia de la Unión Europea, sentencia de 9.11.2010, asuntos acumulados C-92/09 y C-93/09, *Volker und Markus Schecke y Eifert*, Rec. 2010, I-0000.

²⁶ En consonancia con el artículo 52, apartado 1, de la Carta, pueden imponerse limitaciones al ejercicio del derecho a la protección de datos, siempre que esas limitaciones se dispongan por ley, respeten el contenido esencial de los derechos y libertades, y, respetando el principio de proporcionalidad, sean necesarias y respondan efectivamente a objetivos de interés general reconocidos por la Unión o a la necesidad de protección de los derechos y libertades de los demás.

La obligación de las compañías aéreas de recoger datos API sobre todos los viajeros que crucen las fronteras exteriores y, posteriormente, de transferir dichos datos API, a través del encaminador, a las autoridades fronterizas competentes se corresponde con el objetivo de contribuir a garantizar que las inspecciones previas en las fronteras exteriores se lleven a cabo de manera eficaz y eficiente con respecto a todos los viajeros que entren en los Estados miembros, contribuyendo así también al objetivo de luchar contra la inmigración ilegal. Aunque las autoridades fronterizas competentes no tomarán decisiones basadas únicamente en los datos API, la presente propuesta permitirá a las autoridades fronterizas organizar sus actividades con antelación y facilitar la entrada de pasajeros de buena fe y la detección de otros pasajeros. La injerencia en los derechos fundamentales mencionados se limita a lo estrictamente necesario para alcanzar los objetivos mencionados, en particular limitando la recogida de datos de identidad a la información contenida en el documento de viaje del viajero y limitando el alcance del tratamiento al mínimo necesario, incluso en lo que se refiere al período de conservación de los datos personales.

El uso obligatorio de medios automatizados por parte de las compañías aéreas para recoger los datos API de los viajeros puede dar lugar a riesgos adicionales desde el punto de vista de la protección de los datos personales. Sin embargo, tales riesgos se han limitado y mitigado. En primer lugar, el requisito solo se aplica a determinados datos API, en los que los medios automatizados deben utilizarse de manera responsable con respecto a los datos legibles por máquina que figuran en los documentos de los viajeros. En segundo lugar, el Reglamento propuesto contiene requisitos relativos a los medios automatizados que deben utilizarse, que deben detallarse en un acto delegado. Por último, se contemplan varias garantías, como el registro, las normas específicas sobre la protección de los datos personales y una supervisión eficaz.

La presente propuesta también incluye salvaguardias adicionales y específicas para garantizar el cumplimiento de la Carta, en particular en lo que respecta a la seguridad del tratamiento de los datos personales, la supresión, la limitación de la finalidad y el derecho de los viajeros a la información.

Además, si bien, aparte de la disposición que garantiza el cumplimiento del principio de limitación de la finalidad, el Reglamento propuesto no regularía el uso que las autoridades fronterizas competentes hagan de los datos API que reciban en virtud del mismo, puesto que ya están cubiertos por otra legislación (el Código de fronteras Schengen, la legislación sobre protección de datos personales, la Carta), en aras de la claridad, en los considerandos se recuerda que tal uso no puede dar lugar a ninguna discriminación prohibida por el artículo 21 de la Carta.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La presente iniciativa legislativa sobre la recogida y transferencia de datos API para facilitar los controles en las fronteras exteriores repercutiría en el presupuesto y las necesidades de personal de eu-LISA y de las autoridades fronterizas competentes de los Estados miembros.

En el caso de eu-LISA, se estima que se requeriría un presupuesto adicional de alrededor de 45 millones EUR (33 millones EUR en el marco del actual MFP) para poner en marcha el encaminador y 9 millones EUR anuales a partir de 2029 para su gestión técnica, y que se necesitarían alrededor de veintisiete puestos adicionales para garantizar que eu-LISA disponga de los recursos necesarios para desempeñar las funciones que se le atribuyen en la presente propuesta de Reglamento y en la propuesta de Reglamento relativo a la recogida y la transferencia de datos

API para la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de delitos terroristas y delitos graves.

Para los Estados miembros, se estima que se requerirían 27 millones EUR (8 millones EUR en el marco financiero plurianual actual) destinados a la mejora de los sistemas e infraestructuras nacionales necesarios para las autoridades de gestión de fronteras y, progresivamente, hasta 5 millones EUR anuales a partir de 2028 para su mantenimiento, a cuyo reembolso por el fondo del Instrumento de Gestión de las Fronteras y Visados²⁷ podrían tener derecho los Estados miembros. Todo derecho de este tipo deberá determinarse en última instancia de conformidad con las normas que regulan dichos fondos, así como con las normas sobre costes contenidas en la propuesta de Reglamento.

Habida cuenta de la estrecha relación entre la presente propuesta de Reglamento y la propuesta de Reglamento relativo a la recogida y la transferencia de datos API para la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de delitos de terrorismo y delitos graves, en particular en lo que se refiere a la transferencia de datos API al encaminador, la ficha de financiación legislativa que figura en el anexo de la presente propuesta de Reglamento es idéntica en ambas propuestas.

5. OTROS ELEMENTOS

• Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La Comisión debe garantizar que se disponga de las modalidades necesarias para supervisar el funcionamiento de las medidas propuestas y evaluarlas en relación con los principales objetivos fijados. Cuatro años después del inicio de las operaciones de la propuesta de Reglamento, y posteriormente cada cuatro años, la Comisión debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en el que se evalúe la aplicación del Reglamento y su valor añadido. El informe también ha de notificar cualquier impacto directo o indirecto en los derechos fundamentales pertinentes. Debe examinar los resultados obtenidos en relación con los objetivos y evaluar la vigencia de la validez de los fundamentos del sistema y las posibles consecuencias de futuras opciones.

El carácter preceptivo de la recogida de los datos API y la introducción del encaminador permitirán obtener una visión más clara tanto de la recogida y la transmisión de los datos API por las compañías aéreas como del uso posterior de los datos API por parte de los Estados miembros, de conformidad con la legislación nacional y de la Unión aplicable. Esto ayudará a la Comisión Europea en sus funciones de evaluación y ejecución al proporcionarle estadísticas fiables sobre el volumen de datos transmitidos y sobre los vuelos para los que se soliciten datos API.

• Geometría variable

La presente propuesta se basa en el acervo de Schengen sobre fronteras exteriores y lo desarrolla en lo que respecta al cruce de las fronteras exteriores. Por consiguiente, deben considerarse las siguientes consecuencias en relación con el Protocolo (n.º 19) sobre el acervo de Schengen integrado en el marco de la Unión Europea anejo al TUE y al TFUE, y el Protocolo (n.º 22) sobre la posición de Dinamarca anejo al TUE y al TFUE.

La propuesta está cubierta por las medidas del acervo de Schengen en las que Irlanda participa de conformidad con el artículo 6, apartado 2, de la Decisión 2002/192/CE del Consejo, de 28

²⁷ Reglamento (UE) 2021/1148 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece, como parte del Fondo para la Gestión Integrada de las Fronteras, el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados

de febrero de 2002, sobre la solicitud de Irlanda de participar en algunas de las disposiciones del acervo de Schengen²⁸. Concretamente, la participación de Irlanda en la presente propuesta está relacionada con las responsabilidades de la Unión de adoptar medidas que desarrollen las disposiciones del acervo de Schengen contra la inmigración ilegal, en las que participa Irlanda. Irlanda participa, en particular, habida cuenta de la inclusión en el artículo 1, apartado 1, de dicha Decisión del Consejo de una referencia al artículo 26 del Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen en relación con las responsabilidades de las compañías aéreas respecto de los extranjeros a los que se deniega la entrada y la posesión por parte de los extranjeros de los documentos de viaje exigidos. Irlanda participa en la totalidad de la propuesta de Reglamento.

De conformidad con los artículos 1 y 2 del Protocolo n.º 22 sobre la posición de Dinamarca anejo al Tratado de la Unión Europea (TUE) y al TFUE, Dinamarca no participará en la adopción de la presente propuesta y no queda vinculada por esta ni sujeta a su aplicación. Dado que la presente propuesta de Reglamento desarrollará el acervo de Schengen, Dinamarca decidirá, de conformidad con el artículo 4 de dicho Protocolo, dentro de un período de seis meses a partir de que el Consejo haya tomado una medida sobre la presente propuesta, si la incorpora a su legislación nacional.

Por lo que respecta a Chipre, Bulgaria, Rumanía y Croacia, la propuesta de Reglamento constituirá un acto que desarrolle el acervo de Schengen o esté relacionado con él de otro modo en el sentido, respectivamente, del artículo 3, apartado 1, del Acta de adhesión de 2003; del artículo 4, apartado 1, del Acta de adhesión de 2005 y del artículo 4, apartado 1, del Acta de adhesión de 2011.

Por lo que respecta a Islandia, Noruega, Suiza y Liechtenstein, la propuesta de Reglamento constituirá un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen en el sentido de sus respectivos acuerdos de asociación.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El capítulo 1 establece las disposiciones generales del presente Reglamento, empezando por las normas sobre su objeto y ámbito de aplicación. También recoge una lista de definiciones.

El capítulo 2 establece las disposiciones para la recogida y la transferencia de los datos API, a saber, un conjunto claro de normas para la recogida de los datos API por parte de las compañías aéreas, normas relativas a la transferencia de los datos API al encaminador, el tratamiento de los datos API por parte de las autoridades fronterizas competentes y el almacenamiento y la supresión de los datos API por las compañías aéreas y dichas autoridades.

El capítulo 3 contiene disposiciones relativas a la transmisión de los datos API a través del encaminador. Más concretamente, incluye disposiciones que describen las principales características del encaminador, normas sobre el uso del encaminador, el procedimiento para la transmisión de datos API del encaminador a las autoridades fronterizas competentes, la supresión de los datos API del encaminador, la conservación de los registros y los procedimientos en caso de imposibilidad técnica, parcial o total, de utilizar el encaminador.

El capítulo 4 contiene un conjunto de disposiciones específicas sobre la protección de los datos personales. Más concretamente, especifica quiénes son los responsables del tratamiento de los datos y el encargado del tratamiento de los datos para el tratamiento de los datos API que constituyan datos personales con arreglo al presente Reglamento. También establece las

²⁸ DO L 64 de 7.3.2002, p. 20.

medidas exigidas a eu-LISA para garantizar la seguridad del tratamiento de los datos, en consonancia con las disposiciones del Reglamento (UE) 2018/1725. Establece las medidas exigidas a las compañías aéreas y a las autoridades fronterizas competentes para garantizar su autocontrol del cumplimiento de las disposiciones pertinentes establecidas en el presente Reglamento y las normas sobre auditorías.

El capítulo 5 regula determinadas cuestiones específicas relacionadas con el encaminador. Contiene requisitos sobre las conexiones con el encaminador de las autoridades fronterizas competentes y las compañías aéreas. También establece las funciones de eu-LISA en lo relacionado con el diseño, el desarrollo, el alojamiento y la gestión técnica del encaminador, así como otras funciones de apoyo relacionadas con el encaminador. Este capítulo contiene además disposiciones relativas a los costes a cargo de eu-LISA y los Estados miembros en virtud del presente Reglamento, en particular en lo que se refiere a las conexiones de los Estados miembros con el encaminador y la integración en él. También establece disposiciones relativas a la responsabilidad por los daños causados al encaminador, a la entrada en funcionamiento del encaminador y a la posibilidad de que las compañías aéreas utilicen voluntariamente el encaminador en determinadas condiciones.

El capítulo 6 contiene disposiciones sobre la supervisión, las posibles sanciones aplicables a las compañías aéreas en caso de incumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente Reglamento que les incumben, las normas relativas a la presentación de informes estadísticos por parte de eu-LISA y la elaboración de un manual práctico por parte de la Comisión.

El capítulo 7 regula los efectos sobre otros actos del Derecho de la Unión. Más concretamente, contiene las disposiciones relativas a la derogación de la Directiva 2004/82/CE y las modificaciones necesarias de otros instrumentos vigentes, a saber, el Reglamento (UE) 2018/1726²⁹ y el Reglamento (UE) 2019/817³⁰.

El capítulo 8 recoge las disposiciones finales del presente Reglamento, que se refieren a la adopción de actos delegados y de ejecución, al seguimiento y la evaluación del presente Reglamento, y a su entrada en vigor y aplicación.

²⁹ Reglamento (UE) 2018/1726 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de noviembre de 2018, relativo a la Agencia de la Unión Europea para la Gestión Operativa de Sistemas Informáticos de Gran Magnitud en el Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia (eu-LISA), y por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1987/2006 y la Decisión 2007/533/JAI del Consejo y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1077/2011 (DO L 295 de 21.11.2018, p. 99).

³⁰ Reglamento (UE) 2019/817 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2019, relativo al establecimiento de un marco para la interoperabilidad de los sistemas de información de la UE en el ámbito de las fronteras y los visados y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 767/2008, (UE) 2016/399, (UE) 2017/2226, (UE) 2018/1240, (UE) 2018/1726 y (UE) 2018/1861 del Parlamento Europeo y del Consejo, y las Decisiones 2004/512/CE y 2008/633/JAI del Consejo (DO L 135 de 22.5.2019, p. 27).

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la recogida y la transferencia de información anticipada sobre los pasajeros (API) para reforzar y facilitar los controles en las fronteras exteriores, por el que se modifican el Reglamento (UE) 2019/817 y el Reglamento (UE) 2018/1726 y se deroga la Directiva 2004/82/CE del Consejo

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 77, apartado 2, letras b) y d), y su artículo 79, apartado 2, letra c),

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo³¹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La realización de inspecciones de personas en las fronteras exteriores contribuye significativamente a garantizar la seguridad a largo plazo de la Unión, los Estados miembros y sus ciudadanos y, como tal, sigue siendo una salvaguardia importante, especialmente en el espacio sin controles en las fronteras interiores («el espacio Schengen»). Unos controles en las fronteras exteriores eficientes y eficaces, efectuados de conformidad, en particular, con el Reglamento (UE) 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo³², cuando proceda, contribuyen a la lucha contra la inmigración ilegal y a la prevención de amenazas para la seguridad interior, el orden público, la salud pública y las relaciones internacionales de los Estados miembros.
- (2) El uso de los datos de los viajeros y la información de vuelo transferidos con antelación a la llegada de los viajeros, conocidos como datos de información anticipada sobre los pasajeros («API», por sus siglas en inglés), contribuye a acelerar el proceso de realización de las inspecciones necesarias durante el proceso de cruce de fronteras. A efectos del presente Reglamento, dicho proceso se refiere, más concretamente, al cruce de fronteras entre un tercer país o un Estado miembro que no participe en el presente Reglamento, por una parte, y un Estado miembro que participe en el presente Reglamento, por otra. Este uso refuerza las inspecciones en las fronteras exteriores al proporcionar tiempo suficiente para permitir la realización de inspecciones detalladas y exhaustivas de todos los viajeros, sin tener un efecto negativo desproporcionado sobre las personas que viajan de buena fe. Por consiguiente, en aras de la eficacia y la eficiencia de las inspecciones en las fronteras

³¹ DO C [...] de [...], p. [...].

³² Reglamento (UE) 2016/399 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, por el que se establece un Código de normas de la Unión para el cruce de personas por las fronteras (Código de fronteras Schengen) (DO L 77 de 23.3.2016, p. 1).

exteriores, conviene establecer un marco jurídico adecuado para garantizar que las autoridades fronterizas competentes de los Estados miembros en dichos pasos fronterizos exteriores tengan acceso a los datos API antes de la llegada de los viajeros.

- (3) El marco jurídico vigente en materia de datos API, que consiste en la Directiva 2004/82/CE del Consejo³³ y la legislación nacional por la que se transpone dicha Directiva, ha demostrado su importancia a la hora de mejorar los controles fronterizos, en particular mediante la creación de un marco que permite a los Estados miembros introducir disposiciones que imponen a las compañías aéreas la obligación de transferir los datos API sobre los pasajeros transportados a su territorio. Sin embargo, siguen existiendo divergencias a nivel nacional. En particular, los datos API no se solicitan sistemáticamente a las compañías aéreas y las compañías aéreas se enfrentan a requisitos diferentes en cuanto al tipo de información que debe recogerse y las condiciones en las que los datos API deben transferirse a las autoridades fronterizas competentes. Estas divergencias no solo dan lugar a complicaciones y costes innecesarios para las compañías aéreas, sino que también resultan perjudiciales a la hora de garantizar unas inspecciones previas eficaces y eficientes de las personas que llegan a las fronteras exteriores.
- (4) Por consiguiente, el marco jurídico vigente debe actualizarse y sustituirse para garantizar que las normas relativas a la recogida y la transferencia de los datos API con el fin de mejorar y facilitar la eficacia y la eficiencia de las inspecciones fronterizas en las fronteras exteriores y de luchar contra la inmigración ilegal sean claras, armonizadas y eficaces.
- (5) Con el fin de garantizar, en la medida de lo posible, un enfoque coherente a escala internacional y habida cuenta de las normas sobre la recogida de datos API aplicables a esa escala, el marco jurídico actualizado establecido por el presente Reglamento debe tener en cuenta las prácticas pertinentes acordadas internacionalmente con el sector aéreo y en el contexto de las directrices relativas a la información anticipada sobre los pasajeros de la Organización Mundial de Aduanas, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional y la Organización de Aviación Civil Internacional.
- (6) La recogida y la transferencia de los datos API afecta a la privacidad de las personas e implica el tratamiento de datos personales. A fin de respetar plenamente los derechos fundamentales, en particular el derecho al respeto de la vida privada y el derecho a la protección de los datos de carácter personal, de conformidad con la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «la Carta»), deben establecerse las garantías y los límites adecuados. En particular, todo tratamiento de datos API y, en particular, de datos API que constituyan datos personales, debe limitarse a lo necesario y proporcionado para alcanzar los objetivos perseguidos por el presente Reglamento. Además, debe garantizarse que los datos API recogidos y transferidos en virtud del presente Reglamento no den lugar a ninguna forma de discriminación prohibida por la Carta.
- (7) A fin de alcanzar sus objetivos, el presente Reglamento debe aplicarse a todas las compañías aéreas que efectúen vuelos que tengan como destino la Unión, tal como se definen en el presente Reglamento, abarcando tanto los vuelos programados como los no programados, con independencia del lugar de establecimiento de las compañías aéreas que efectúen dichos vuelos.

³³ Directiva 2004/82/CE del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la obligación de los transportistas de comunicar los datos de las personas transportadas (DO L 261 de 6.8.2004, p. 24).

- (8) En aras de la eficacia y la seguridad jurídica, los elementos de información que constituyen conjuntamente los datos API que deben recogerse y transferirse posteriormente en virtud del presente Reglamento deben enumerarse de manera clara y exhaustiva, abarcando tanto la información relativa a cada viajero como la información sobre el vuelo de dicho viajero. Dicha información del vuelo debe abarcar la información sobre el paso fronterizo de entrada en el territorio del Estado miembro de que se trate en todos los casos cubiertos por el presente Reglamento, pero esa información solo debe recogerse cuando proceda en virtud del Reglamento (UE) [API con fines policiales], es decir, no cuando los datos API se refieran a vuelos interiores de la UE.
- (9) A fin de permitir la flexibilidad y la innovación, debe dejarse en principio a cada compañía aérea la tarea de determinar cómo va a cumplir sus obligaciones en cuanto a la recogida de datos API establecida en el presente Reglamento. No obstante, teniendo en cuenta que existen soluciones tecnológicas adecuadas que permiten recoger automáticamente determinados datos API, garantizando al mismo tiempo que los datos API en cuestión sean exactos, completos y actualizados, y teniendo en cuenta las ventajas del uso de dicha tecnología en términos de eficacia y eficiencia, debe exigirse a las compañías aéreas que recojan dichos datos API utilizando medios automatizados, mediante la lectura de la información a partir de los datos legibles por máquina del documento de viaje.
- (10) Los medios automatizados permiten que los propios viajeros proporcionen determinados datos API durante el proceso de facturación en línea. Tales medios podrían incluir, por ejemplo, una aplicación segura en el teléfono inteligente, ordenador o cámara web de los viajeros que sea capaz de leer los datos legibles por máquina del documento de viaje. Cuando los viajeros no hayan facturado en línea, las compañías aéreas deben ofrecerles, en la práctica, la posibilidad de facilitar los datos API de lectura mecánica de que se trate durante la facturación en el aeropuerto con la asistencia de un quiosco de autoservicio o del personal de la compañía aérea en el mostrador.
- (11) La Comisión debe estar facultada para adoptar los requisitos técnicos y las normas de procedimiento que deben cumplir las compañías aéreas en relación con el uso de medios automatizados para la recogida de los datos API legibles por máquina en virtud del presente Reglamento, a fin de aumentar la claridad y la seguridad jurídica y de contribuir a garantizar la calidad de los datos y el uso responsable de los medios automatizados.
- (12) Habida cuenta de las ventajas que ofrece el uso de medios automatizados para la recogida de datos API legibles por máquina y de la claridad resultante de los requisitos técnicos a este respecto que deben adoptarse en virtud del presente Reglamento, conviene aclarar que las compañías aéreas que decidan utilizar medios automatizados para recoger la información que están obligadas a transmitir en virtud de la Directiva 2004/82/CE tienen la posibilidad, pero no la obligación, de aplicar dichos requisitos, una vez adoptados, en relación con dicho uso de medios automatizados, en la medida en que lo permita dicha Directiva. No debe entenderse que tal aplicación voluntaria de esas especificaciones en aplicación de la Directiva 2004/82/CE afecte en modo alguno a las obligaciones de las compañías aéreas y de los Estados miembros en virtud de dicha Directiva.
- (13) Con el fin de garantizar que las inspecciones previas llevadas a cabo con antelación por las autoridades fronterizas competentes sean eficaces y eficientes, los datos API

transferidos a dichas autoridades deben contener los datos de los viajeros que vayan a cruzar en efecto las fronteras exteriores, es decir, de los viajeros que se encuentren efectivamente a bordo de la aeronave. Por lo tanto, las compañías aéreas deben transferir los datos API directamente después del cierre del vuelo. Además, los datos API ayudan a las autoridades fronterizas competentes a distinguir a los viajeros legítimos de los viajeros que puedan ser de interés y, por tanto, puedan requerir verificaciones adicionales, lo que exigiría una mayor coordinación y preparación de las medidas de seguimiento que deban adoptarse a la llegada. Esto podría ocurrir, por ejemplo, en casos de un número inesperado de viajeros de interés cuyos controles físicos en las fronteras puedan afectar negativamente a las inspecciones fronterizas y a los tiempos de espera de otros viajeros legítimos en las fronteras. A fin de ofrecer a las autoridades fronterizas competentes la oportunidad de preparar medidas adecuadas y proporcionadas en la frontera, como el refuerzo del personal o la reasignación de personal con carácter temporal, en particular para los vuelos en los que el tiempo entre el cierre del vuelo y la llegada a las fronteras exteriores sea insuficiente para que las autoridades fronterizas competentes puedan preparar la respuesta más adecuada, los datos API también deben transmitirse antes del embarque, en el momento de la facturación de cada viajero.

- (14) Para aportar claridad sobre los requisitos técnicos aplicables a las compañías aéreas y necesarios para garantizar que los datos API recogidos en virtud del presente Reglamento se transfieran al encaminador de manera segura, eficaz y rápida, la Comisión debe estar facultada para establecer especificaciones sobre los protocolos comunes y los formatos de datos admitidos que deben utilizarse para dichas transferencias.
- (15) Para evitar cualquier riesgo de uso indebido y en consonancia con el principio de limitación de la finalidad, debe prohibirse expresamente a las autoridades fronterizas competentes el tratamiento de los datos API que reciban en virtud del presente Reglamento para cualquier otro fin que no sea la mejora y la facilitación de la eficacia y la eficiencia de las inspecciones fronterizas en las fronteras exteriores y la lucha contra la inmigración ilegal.
- (16) A fin de garantizar que las autoridades fronterizas competentes dispongan de tiempo suficiente para llevar a cabo inspecciones previas efectivas de todos los viajeros, incluidos los viajeros de vuelos de larga distancia y los que viajen en vuelos de conexión, así como de tiempo suficiente para garantizar que los datos API recogidos y transferidos por las compañías aéreas sean completos, exactos y actualizados y, en caso necesario, para solicitar aclaraciones, correcciones o compleciones adicionales a las compañías aéreas, las autoridades fronterizas competentes deben almacenar los datos API que hayan recibido en virtud del presente Reglamento durante un período de tiempo determinado que se limite a lo estrictamente necesario para esos fines. Del mismo modo, para poder responder a tales solicitudes, las compañías aéreas deben almacenar los datos API que transfieran en virtud del presente Reglamento durante el mismo período de tiempo determinado y estrictamente necesario.
- (17) A fin de evitar que las compañías aéreas tengan que establecer y mantener múltiples conexiones con las autoridades fronterizas competentes de los Estados miembros para la transferencia de los datos API recogidos en virtud del presente Reglamento, así como las consiguientes ineficiencias y riesgos para la seguridad, debe preverse un encaminador único, creado y explotado a escala de la Unión, que sirva de punto de conexión y distribución para dichas transferencias. En aras de la eficiencia y la rentabilidad, el encaminador debe basarse, en la medida en que sea técnicamente

posible y respetando plenamente las normas del presente Reglamento y del Reglamento (UE) [API con fines policiales], en componentes técnicos de otros sistemas pertinentes creados en virtud del Derecho de la Unión.

- (18) El encaminador debe transmitir los datos API, de manera automatizada, a las autoridades fronterizas competentes pertinentes, que deben determinarse sobre la base del paso fronterizo de entrada en el territorio del Estado miembro incluido en los datos API en cuestión. A fin de facilitar el proceso de distribución, cada Estado miembro debe indicar qué autoridades fronterizas son competentes para recibir los datos API transmitidos a través del encaminador. Para garantizar el correcto funcionamiento del presente Reglamento y en aras de la transparencia, conviene hacer pública esa información.
- (19) El encaminador debe servir únicamente para facilitar la transmisión de los datos API de las compañías aéreas a las autoridades fronterizas competentes de conformidad con el presente Reglamento y a las UIP de conformidad con el Reglamento (UE) [API con fines policiales], y no debe ser un repositorio de datos API. Por consiguiente, y con el fin de minimizar cualquier riesgo de acceso no autorizado o de otro uso indebido, y de conformidad con el principio de minimización de datos, el almacenamiento de los datos API en el encaminador debe limitarse a lo estrictamente necesario para los fines técnicos relacionados con la transmisión, y los datos API deben suprimirse del encaminador, de forma inmediata, permanente y automatizada, desde el momento en que se haya completado la transmisión o, cuando proceda en virtud del Reglamento (UE) [API con fines policiales], los datos API no deben transmitirse en absoluto.
- (20) Con el fin de garantizar el correcto funcionamiento de la transmisión de los datos API desde el encaminador, la Comisión debe estar facultada para establecer normas técnicas y de procedimiento detalladas sobre dicha transmisión. Esas normas deben garantizar que la transmisión sea segura, eficaz y rápida y que sus repercusiones en los viajes y las compañías aéreas de los pasajeros no excedan de lo necesario.
- (21) A fin de que las compañías aéreas puedan beneficiarse cuanto antes de las ventajas que ofrece el uso del encaminador desarrollado por eu-LISA de conformidad con el presente Reglamento y adquirir experiencia al utilizarlo, las compañías aéreas deben tener la posibilidad, pero no la obligación, de utilizar el encaminador para transmitir la información que están obligadas a transmitir en virtud de la Directiva 2004/82/CE durante un período transitorio. Ese período transitorio debe comenzar en el momento en que el encaminador entre en funcionamiento y finalizar cuando dejen de aplicarse las obligaciones en virtud de dicha Directiva. Con el fin de garantizar que tal uso voluntario del encaminador se haga de manera responsable, debe exigirse el acuerdo previo por escrito de la autoridad responsable que vaya a recibir la información, a petición de la compañía aérea y una vez que dicha autoridad haya llevado a cabo las verificaciones y obtenido las garantías necesarias. Del mismo modo, a fin de evitar una situación en la que las compañías aéreas utilicen y dejen de utilizar el encaminador repetidamente, una vez que una compañía aérea empiece a utilizarlo con carácter voluntario, debe estar obligada a seguir utilizándolo, a menos que existan razones objetivas que lleven a interrumpir su utilización para la transmisión de información a la autoridad responsable de que se trate, tales como que se haya puesto de manifiesto que la información no se transmite de manera lícita, segura, eficaz y rápida. En aras de la correcta aplicación de esta posibilidad de utilizar voluntariamente el encaminador, teniendo debidamente en cuenta los derechos e intereses de todas las partes afectadas, deben establecerse las normas necesarias en materia de consultas y suministro de información. No debe entenderse que tal uso voluntario del encaminador

en aplicación de la Directiva 2004/82/CE afecte en modo alguno a las obligaciones de las compañías aéreas y de los Estados miembros con arreglo a dicha Directiva.

- (22) El encaminador que se cree y explote en virtud del presente Reglamento debe reducir y simplificar las conexiones técnicas necesarias para transferir los datos API, limitándolas a una única conexión por compañía aérea y por autoridad fronteriza competente. Por consiguiente, el presente Reglamento establece la obligación de que las autoridades fronterizas competentes y las compañías aéreas establezcan dicha conexión con el encaminador y logren la integración necesaria en él, a fin de garantizar el correcto funcionamiento del sistema de transferencia de datos API establecido por el presente Reglamento. Para dar efecto a dichas obligaciones y garantizar el correcto funcionamiento del sistema establecido por el presente Reglamento, deben completarse con normas de desarrollo.
- (23) Habida cuenta de los intereses de la Unión en juego, los costes atribuidos a eu-LISA para el desempeño de sus funciones en virtud del presente Reglamento y del Reglamento (UE) [API con fines policiales] con respecto al encaminador deben sufragarse con cargo al presupuesto de la Unión. Lo mismo debe aplicarse a los costes correspondientes en que incurran los Estados miembros en relación con sus conexiones con el encaminador y su integración en él, tal como se exige en el presente Reglamento y de conformidad con la legislación aplicable, sin perjuicio de determinadas excepciones. Los costes cubiertos por esas excepciones deben ser sufragados por cada Estado miembro afectado.
- (24) No puede excluirse que, debido a circunstancias excepcionales y a pesar de que se hayan tomado todas las medidas razonables de conformidad con el presente Reglamento, el encaminador o los sistemas o infraestructuras que lo conectan con las autoridades fronterizas competentes y las compañías aéreas no funcionen correctamente, lo que dé lugar a la imposibilidad técnica de utilizar el encaminador para transmitir los datos API. Habida cuenta de la indisponibilidad del encaminador y de que, por lo general, no será razonablemente posible que las compañías aéreas transfieran los datos API afectados por el fallo de una manera lícita, segura, eficaz y rápida por medios alternativos, la obligación de las compañías aéreas de transferir dichos datos API al encaminador debe dejar de aplicarse mientras persista la imposibilidad técnica. Con el fin de reducir al mínimo la duración y las consecuencias negativas de ello, las partes afectadas deben informarse mutuamente de inmediato y tomar inmediatamente todas las medidas necesarias para hacer frente a la imposibilidad técnica. Teniendo en cuenta que los datos API relativos a vuelos que ya han llegado no son útiles para las inspecciones fronterizas, en tal caso no existe justificación alguna para exigir a las compañías aéreas que recojan y almacenen los datos API. Esta disposición debe entenderse sin perjuicio de las obligaciones que impone el presente Reglamento a todas las partes interesadas de garantizar el correcto funcionamiento del encaminador y de sus respectivos sistemas e infraestructuras, así como del hecho de que las compañías aéreas estén sujetas a sanciones cuando incumplan dichas obligaciones, incluso cuando pretendan acogerse a esta disposición injustificadamente. Para disuadir de la comisión de tal abuso y facilitar la supervisión y, en su caso, la imposición de sanciones, las compañías aéreas que se acojan a esta disposición debido al fallo de su propio sistema e infraestructura deben informar al respecto a la autoridad de supervisión competente.
- (25) Con el fin de garantizar el respeto del derecho fundamental a la protección de los datos personales, el presente Reglamento debe identificar al responsable y al encargado del tratamiento y establecer normas sobre las auditorías. En aras de una supervisión eficaz

que garantice la protección adecuada de los datos personales y reduzca al mínimo los riesgos para la seguridad, también deben establecerse normas sobre el registro, la seguridad del tratamiento y el autocontrol. Cuando se refieran al tratamiento de los datos personales, debe entenderse que dichas disposiciones completan los actos generalmente aplicables del Derecho de la Unión en materia de protección de datos personales, en particular el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁴ y el Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁵. Estos actos, que también se aplican al tratamiento de datos personales en virtud del presente Reglamento de conformidad con sus disposiciones, no deben verse afectados por el presente Reglamento.

- (26) En particular, los fines de las operaciones de tratamiento en virtud del presente Reglamento, a saber, la transmisión de datos API de las compañías aéreas a través del encaminador a las autoridades fronterizas competentes de los Estados miembros, son ayudar a dichas autoridades en el desempeño de sus obligaciones en materia de gestión de fronteras y en las funciones relacionadas con la lucha contra la inmigración ilegal. Por consiguiente, las autoridades fronterizas competentes que reciban los datos API deben ser las responsables del tratamiento para la transmisión de los datos API que constituyan datos personales a través del encaminador y para el almacenamiento de dichos datos en el encaminador, en la medida en que dicho almacenamiento sea necesario para fines técnicos, así como para todo tratamiento ulterior de los datos en el que se utilicen dichos datos para mejorar y facilitar las inspecciones fronterizas en las fronteras exteriores. Las compañías aéreas, a su vez, deben ser responsables independientes del tratamiento de los datos API que constituyan datos personales que estén obligadas a realizar en virtud del presente Reglamento. Sobre esta base, tanto las compañías aéreas como las autoridades fronterizas competentes deben ser responsables del tratamiento de datos independientes por lo que respecta a su propio tratamiento respectivo de los datos API en virtud del presente Reglamento.
- (27) A fin de garantizar la aplicación efectiva de las normas del presente Reglamento por parte de las compañías aéreas, conviene prever la designación y la habilitación de las autoridades nacionales encargadas de la supervisión de dichas normas. Las normas del presente Reglamento relativas a dicha supervisión, incluidas las relativas a la imposición de sanciones cuando sea necesario, no deben afectar a las funciones y competencias de las autoridades de control establecidas de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679, también en relación con el tratamiento de datos personales en virtud del presente Reglamento.
- (28) Los Estados miembros deben establecer sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias, incluidas sanciones financieras, contra las compañías aéreas que incumplan sus obligaciones en materia de recogida y transferencia de datos API en virtud del presente Reglamento.

³⁴ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

³⁵ Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2018, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones, órganos y organismos de la Unión, y a la libre circulación de esos datos, y por el que se derogan el Reglamento (CE) n.º 45/2001 y la Decisión n.º 1247/2002/CE (DO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

- (29) Dado que el presente Reglamento prevé el establecimiento de nuevas normas sobre la recogida y la transferencia de datos API por parte de las autoridades fronterizas competentes con el fin de mejorar y facilitar la eficacia y la eficiencia de las inspecciones fronterizas en las fronteras exteriores, procede derogar la Directiva 2004/82/CE.
- (30) Dado que el encaminador debe ser diseñado, desarrollado, alojado y gestionado técnicamente por eu-LISA, creada por el Reglamento (UE) 2018/1726 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁶, es necesario modificar dicho Reglamento añadiendo ese cometido a las funciones de eu-LISA. Con el fin de almacenar los informes y las estadísticas del encaminador en el repositorio común para la presentación de informes y estadísticas, es necesario modificar el Reglamento (UE) 2019/817 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁷.
- (31) A fin de adoptar medidas relativas a los requisitos técnicos y las normas operativas aplicables a los medios automatizados de recogida de los datos API legibles por máquina, a los protocolos y formatos comunes que deben utilizarse para la transferencia de los datos API por las compañías aéreas, a las normas técnicas y de procedimiento para la transmisión de los datos API desde el encaminador a las autoridades fronterizas competentes y a las UIP, y a las conexiones de las UIP y las compañías aéreas al encaminador y a su integración en el encaminador, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a los artículos 5, 6, 11, 20 y 21, respectivamente. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016³⁸. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, conviene que el Parlamento Europeo y el Consejo reciban toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y que sus expertos tengan sistemáticamente acceso a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de los actos delegados.
- (32) A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento en relación con la entrada en funcionamiento del encaminador, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁹.

³⁶ Reglamento (UE) 2018/1726 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de noviembre de 2018, relativo a la Agencia de la Unión Europea para la Gestión Operativa de Sistemas Informáticos de Gran Magnitud en el Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia (eu-LISA), y por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1987/2006 y la Decisión 2007/533/JAI del Consejo y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1077/2011 (DO L 295 de 21.11.2018, p. 99).

³⁷ Reglamento (UE) 2019/817 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2019, relativo al establecimiento de un marco para la interoperabilidad de los sistemas de información de la UE en el ámbito de las fronteras y los visados y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 767/2008, (UE) 2016/399, (UE) 2017/2226, (UE) 2018/1240, (UE) 2018/1726 y (UE) 2018/1861 del Parlamento Europeo y del Consejo, y las Decisiones 2004/512/CE y 2008/633/JAI del Consejo (DO L 135 de 22.5.2019, p. 27).

³⁸ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

³⁹ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte

- (33) Todas las partes interesadas, y en particular las compañías aéreas y las autoridades fronterizas competentes, deben disponer de tiempo suficiente para hacer los preparativos necesarios para poder cumplir sus respectivas obligaciones en virtud del presente Reglamento, teniendo en cuenta que algunos de esos preparativos, como los relativos a las obligaciones en materia de conexión con el encaminador e integración en él, no pueden finalizarse hasta que se hayan completado las fases de diseño y desarrollo del encaminador y el encaminador entre en funcionamiento. Por lo tanto, el presente Reglamento solo debe ser aplicable a partir de una fecha oportuna posterior a la fecha en que el encaminador entre en funcionamiento, especificada por la Comisión de conformidad con el presente Reglamento.
- (34) No obstante, las fases de diseño y desarrollo del encaminador deben iniciarse y completarse lo antes posible para que el encaminador pueda entrar en funcionamiento cuanto antes, lo que también requiere la adopción de los actos delegados y de ejecución pertinentes previstos en el presente Reglamento. La aclaración proporcionada por el presente Reglamento en relación con la aplicación de las especificaciones relativas al uso de medios automatizados en aplicación de la Directiva 2004/82/CE también debe facilitarse sin demora. Por consiguiente, los artículos sobre estas materias deben ser de aplicación a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento. Además, a fin de permitir el uso voluntario del encaminador lo antes posible, el artículo sobre tal uso, así como algunos otros artículos necesarios para garantizar que dicho uso se haga de manera responsable, deben aplicarse lo antes posible, es decir, desde el momento en que el encaminador entre en funcionamiento.
- (35) El presente Reglamento no debe afectar a la posibilidad de que los Estados miembros establezcan, con arreglo a su Derecho nacional, un sistema de recogida de datos API de proveedores de transporte distintos de los especificados en el presente Reglamento, siempre que dicha legislación nacional sea conforme con el Derecho de la Unión.
- (36) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, mejorar y facilitar la eficacia y la eficiencia de las inspecciones fronterizas en las fronteras exteriores y luchar contra la inmigración ilegal, se refieren a cuestiones de carácter intrínsecamente transfronterizo, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros individualmente, sino que pueden lograrse mejor a escala de la Unión. La Unión puede, por tanto, adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (37) De conformidad con los artículos 1 y 2 del Protocolo n.º 22 sobre la posición de Dinamarca, anejo al TUE y al TFUE, Dinamarca no participa en la adopción del presente Reglamento y no queda vinculada por él ni sujeta a su aplicación. Dado que el presente Reglamento desarrolla el acervo de Schengen, Dinamarca decidirá, de conformidad con el artículo 4 de dicho Protocolo, dentro de un período de seis meses a partir de que el Consejo haya tomado una medida sobre el presente Reglamento, si lo incorpora a su Derecho interno.
- (38) Irlanda participa en el presente Reglamento de conformidad con el artículo 5, apartado 1, del Protocolo n.º 19 sobre el acervo de Schengen integrado en el marco de

de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

la Unión Europea, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y con el artículo 6, apartado 2, de la Decisión 2002/192/CE del Consejo⁴⁰.

- (39) La participación de Irlanda en el presente Reglamento, con arreglo al artículo 6, apartado 2, de la Decisión 2002/192/CE del Consejo se refiere a las responsabilidades de la Unión de adoptar medidas que desarrollen las disposiciones del acervo de Schengen contra la inmigración ilegal, en las que participa Irlanda.
- (40) Por lo que respecta a Islandia y Noruega, el presente Reglamento constituye un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen en el sentido del Acuerdo celebrado por el Consejo de la Unión Europea, la República de Islandia y el Reino de Noruega sobre la asociación de estos dos Estados a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen⁴¹, que entran en el ámbito mencionado en el artículo 1, punto A, de la Decisión 1999/437/CE del Consejo⁴².
- (41) Por lo que respecta a Suiza, el presente Reglamento constituye un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen en el sentido del Acuerdo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre la asociación de la Confederación Suiza a la ejecución, la aplicación y el desarrollo del acervo de Schengen⁴³ que entran en el ámbito mencionado en el artículo 1, punto A, de la Decisión 1999/437/CE del Consejo, leído en relación con el artículo 3 de la Decisión 2008/146/CE del Consejo⁴⁴.
- (42) Por lo que respecta a Liechtenstein, el presente Reglamento constituye un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen en el sentido del Protocolo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea, la Confederación Suiza y el Principado de Liechtenstein sobre la adhesión del Principado de Liechtenstein al Acuerdo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre la asociación de la Confederación Suiza a la ejecución, la aplicación y el desarrollo del acervo de Schengen⁴⁵, que entran en el ámbito mencionado en el artículo 1, punto A, de la Decisión 1999/437/CE del Consejo, leído en relación con el artículo 3 de la Decisión 2011/350/UE del Consejo⁴⁶.

⁴⁰ Decisión 2002/192/CE del Consejo, de 28 de febrero de 2002, sobre la solicitud de Irlanda de participar en algunas de las disposiciones del acervo de Schengen (DO L 64 de 7.3.2002, p. 20).

⁴¹ DO L 176 de 10.7.1999, p. 36.

⁴² Decisión 1999/437/CE del Consejo, de 17 de mayo de 1999, relativa a determinadas normas de desarrollo del Acuerdo celebrado por el Consejo de la Unión Europea con la República de Islandia y el Reino de Noruega sobre la asociación de estos dos Estados a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen (DO L 176 de 10.7.1999, p. 31).

⁴³ DO L 53 de 27.2.2008, p. 52.

⁴⁴ Decisión 2008/146/CE del Consejo, de 28 de enero de 2008, relativa a la celebración, en nombre de la Comunidad Europea, del Acuerdo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre la asociación de la Confederación Suiza a la ejecución, la aplicación y el desarrollo del acervo de Schengen (DO L 53 de 27.2.2008, p. 1).

⁴⁵ [DO L 160 de 18.6.2011, p. 21](#).

⁴⁶ Decisión 2011/350/UE del Consejo, de 7 de marzo de 2011, relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, del Protocolo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea, la Confederación Suiza y el Principado de Liechtenstein sobre la adhesión del Principado de Liechtenstein al Acuerdo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre la asociación de la Confederación Suiza a la ejecución, la aplicación y el desarrollo del acervo de Schengen, sobre la supresión de controles en las fronteras internas y la circulación de personas ([DO L 160 de 18.6.2011, p. 19](#)).

- (43) Por lo que respecta a Chipre, Bulgaria, Rumanía y Croacia, el presente Reglamento constituye un acto que desarrolla el acervo de Schengen o está relacionado con él de otro modo, en el sentido, respectivamente, del artículo 3, apartado 1, del Acta de adhesión de 2003, del artículo 4, apartado 1, del Acta de adhesión de 2005 y del artículo 4, apartado 1, del Acta de adhesión de 2011.
- (44) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725, emitió su dictamen el [XX]⁴⁷.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO 1 DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

Con el fin de mejorar y facilitar la eficacia y la eficiencia de las inspecciones fronterizas en las fronteras exteriores y de luchar contra la inmigración ilegal, el presente Reglamento establece las normas relativas a lo siguiente:

- a) la recogida por parte de las compañías aéreas de información anticipada sobre los pasajeros («datos API») de los vuelos con destino a la Unión;
- b) la transferencia de los datos API por parte de las compañías aéreas al encaminador;
- c) la transmisión de los datos API desde el encaminador a las autoridades fronterizas competentes.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplica a las compañías aéreas que realizan vuelos programados o no programados con destino a la Unión.

Artículo 3

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «compañía aérea», una empresa de transporte aéreo tal como se define en el artículo 3, punto 1, de la Directiva (UE) 2016/681;
- b) «inspecciones fronterizas», las inspecciones tal como se definen en el artículo 2, punto 11, del Reglamento (UE) 2016/399;
- c) «vuelos con destino a la Unión», los vuelos procedentes del territorio de un tercer país o de un Estado miembro que no participe en el presente Reglamento

⁴⁷ [DO C ...]

y que tengan previsto aterrizar en el territorio de un Estado miembro que participe en el presente Reglamento;

- d) «paso fronterizo», el paso fronterizo tal como se define en el artículo 2, punto 8, del Reglamento (UE) 2016/399;
- e) «vuelo programado», un vuelo que se explota con arreglo a un horario fijo y para el cual el público en general puede adquirir billetes;
- f) «vuelo no programado», un vuelo que no se explota con arreglo a un horario fijo y que no forma parte necesariamente de una ruta regular o programada;
- g) «autoridad fronteriza competente», la autoridad encargada por un Estado miembro de llevar a cabo inspecciones fronterizas que ha sido designada y notificada por dicho Estado miembro de conformidad con el artículo 11, apartado 2;
- h) «pasajero», toda persona, a excepción de los miembros de la tripulación, transportada o que vaya a ser transportada en una aeronave con el consentimiento de la compañía aérea, consentimiento que se manifiesta mediante la inscripción de tal persona en la lista de pasajeros;
- i) «tripulación», toda persona a bordo de una aeronave durante el vuelo, a excepción de los pasajeros, que trabaje en la aeronave o la haga funcionar, incluida la tripulación de vuelo y la tripulación de cabina de pasajeros;
- j) «viajero», pasajero o miembro de la tripulación;
- k) «datos de la información anticipada sobre los pasajeros» o «datos API», los datos del viajero y la información de vuelo a que se refiere el artículo 4, apartados 2 y 3, respectivamente;
- l) «Unidad de Información sobre los Pasajeros» o «UIP», la autoridad competente a que se refiere el artículo 3, letra i), del Reglamento (UE) [API con fines policiales];
- m) «el encaminador», el encaminador a que se refiere el artículo 9;
- n) «datos personales», la información tal como se define en el artículo 4, punto 1, del Reglamento (UE) 2016/679.

CAPÍTULO 2

RECOGIDA Y TRANSFERENCIA DE DATOS API

Artículo 4

Datos API que deben recoger las compañías aéreas

1. Las compañías aéreas recogerán los datos API de los viajeros, consistentes en los datos de los viajeros y la información de vuelo especificada en los apartados 2 y 3, respectivamente, sobre los vuelos a que se refiere el artículo 2, con el fin de transferir dichos datos API al encaminador de conformidad con el artículo 6.
2. Los datos API consistirán en los siguientes datos de viajeros relativos a cada viajero en el vuelo:
 - a) los apellidos y los nombres de pila;
 - b) la fecha de nacimiento, el sexo y la nacionalidad;

- c) el tipo y el número del documento de viaje y el código de tres letras del país expedidor del documento de viaje;
 - d) la fecha de expiración de la validez del documento de viaje;
 - e) si el viajero es un pasajero o un miembro de la tripulación (condición del viajero);
 - f) el número de identificación del registro de nombres de los pasajeros utilizado por las compañías aéreas para localizar a un pasajero en su sistema de información (localizador de registro PNR);
 - g) la información sobre el asiento, como el número de asiento asignado a un pasajero en la aeronave, cuando la compañía aérea recoja dicha información;
 - h) la información sobre el equipaje, como el número de bultos facturados, cuando la compañía aérea recoja dicha información.
3. Los datos API consistirán, asimismo, en la siguiente información sobre el vuelo relativa al vuelo de cada viajero:
- a) el número de identificación del vuelo o, en su defecto, otros medios claros y adecuados para identificar el vuelo;
 - b) cuando proceda, el paso fronterizo de entrada en el territorio del Estado miembro;
 - c) el código del aeropuerto de entrada en el territorio del Estado miembro;
 - d) el lugar inicial de embarque;
 - e) la fecha y hora local estimada de salida;
 - f) la fecha y hora local estimada de llegada.

Artículo 5

Medios de recogida de los datos API

1. Las compañías aéreas recogerán los datos API de conformidad con el artículo 4 de tal manera que los datos API que transfieran con arreglo al artículo 6 sean exactos, completos y actualizados.
2. Las compañías aéreas recogerán los datos API a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letras a) a d), utilizando medios automatizados para recoger los datos legibles por máquina del documento de viaje del viajero de que se trate. Lo harán de conformidad con los requisitos técnicos detallados y las normas operativas a que se refiere el apartado 4, cuando dichas normas se hayan adoptado y sean aplicables.

No obstante, cuando no sea posible utilizar medios automatizados debido a que los datos que contenga el documento de viaje no sean legibles por máquina, las compañías aéreas recogerán estos datos manualmente, de manera que se garantice el cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 1.
3. Los medios automatizados utilizados por las compañías aéreas para recoger los datos API en virtud del presente Reglamento serán fiables, seguros y actualizados.
4. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 37 a fin de completar el presente Reglamento estableciendo requisitos técnicos detallados y normas operativas para la recogida de los datos API a que se refiere el artículo 4,

apartado 2, letras a) a d), utilizando medios automatizados de conformidad con los apartados 2 y 3.

5. Las compañías aéreas que usen medios automatizados para recoger la información a que se refiere el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2004/82/CE tendrán derecho a hacerlo aplicando los requisitos técnicos relativos a tal uso a que se refiere el apartado 4, de conformidad con dicha Directiva.

Artículo 6

Obligaciones de las compañías aéreas en relación con la transferencia de los datos API

1. Las compañías aéreas transferirán los datos API al encaminador por medios electrónicos. Lo harán de conformidad con las normas detalladas a que se refiere el apartado 3, cuando dichas normas se hayan adoptado y sean aplicables.
2. Las compañías aéreas transferirán los datos API tanto en el momento de la facturación como inmediatamente después del cierre del vuelo, es decir, una vez que los pasajeros hayan embarcado en la aeronave en preparación de la salida y ya no sea posible embarcar o desembarcar pasajeros.
3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 37 a fin de completar el presente Reglamento estableciendo las normas detalladas necesarias sobre los protocolos comunes y los formatos de datos admitidos que deben utilizarse para las transferencias de datos API al encaminador a que se refiere el apartado 1.
4. Cuando una compañía aérea tenga conocimiento, tras haber transferido datos al encaminador, de que los datos API son inexactos, están incompletos, han dejado de estar actualizados o han sido tratados ilegalmente, o de que los datos no constituyen datos API, informará inmediatamente de ello a la Agencia de la Unión Europea para la Gestión Operativa de Sistemas Informáticos de Gran Magnitud en el Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia (eu-LISA). Una vez recibida dicha información, eu-LISA informará inmediatamente a la autoridad fronteriza competente que haya recibido los datos API transmitidos a través del encaminador.

Artículo 7

Tratamiento de los datos API recibidos

Las autoridades fronterizas competentes tratarán los datos API que se les transfieran de conformidad con el presente Reglamento únicamente para los fines a que se hace referencia en el artículo 1.

Artículo 8

Almacenamiento y supresión de los datos API

1. Las compañías aéreas almacenarán, durante un período de 48 horas a partir del momento de la salida del vuelo, los datos API relativos a cada pasajero que hayan recogido de conformidad con el artículo 4. Suprimirán inmediata y permanentemente dichos datos API una vez expirado dicho plazo.
2. Las autoridades fronterizas competentes almacenarán, durante un período de 48 horas a partir del momento de la salida del vuelo, los datos API relativos a cada

pasajero que hayan recibido a través del encaminador de conformidad con el artículo 11. Suprimirán inmediata y permanentemente dichos datos API una vez expirado dicho plazo.

3. Cuando una compañía aérea o una autoridad fronteriza competente tenga conocimiento de que los datos que ha recogido, transferido o recibido en virtud del presente Reglamento son inexactos, están incompletos, han dejado de estar actualizados o han sido tratados ilegalmente, o de que los datos no constituyen datos API, o bien corregirá, completará o actualizará inmediatamente dichos datos API, o bien los suprimirá permanentemente. Esto se entiende sin perjuicio de la posibilidad de que las compañías aéreas conserven y utilicen los datos cuando sea necesario para el desarrollo normal de su actividad comercial de conformidad con la legislación aplicable.

CAPÍTULO 3

DISPOSICIONES RELATIVAS AL ENCAMINADOR

Artículo 9

El encaminador

1. eu-LISA diseñará, desarrollará, alojará y gestionará técnicamente, de conformidad con los artículos 22 y 23, un encaminador con el fin de facilitar la transferencia de datos API por parte de las compañías aéreas a las autoridades fronterizas competentes y a las UIP, de conformidad con el presente Reglamento y el Reglamento (UE) [API con fines policiales], respectivamente.
2. El encaminador estará compuesto por:
 - a) una infraestructura central, incluido un conjunto de componentes técnicos que permitan la transmisión de datos API;
 - b) un canal de comunicación seguro entre la infraestructura central y las autoridades fronterizas competentes y las UIP, y un canal de comunicación seguro entre la infraestructura central y las compañías aéreas, para la transferencia de datos API y para cualquier comunicación relacionada con ellos.
3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10 del presente Reglamento, el encaminador compartirá y reutilizará, en la medida en que sea técnicamente posible, los componentes técnicos, incluidos los componentes de *hardware* y *software*, del servicio web a que se refiere el artículo 13 del Reglamento (UE) 2017/2226 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁸, la pasarela para los transportistas a que se refiere el artículo 6, apartado 2, letra k), del Reglamento (UE) 2018/1240 y la

⁴⁸ Reglamento (UE) 2017/2226 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2017, por el que se establece un Sistema de Entradas y Salidas (SES) para registrar los datos de entrada y salida y de denegación de entrada relativos a nacionales de terceros países que crucen las fronteras exteriores de los Estados miembros, se determinan las condiciones de acceso al SES con fines policiales y se modifican el Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen y los Reglamentos (CE) n.º 767/2008 y (UE) n.º 1077/2011 (DO L 327 de 9.12.2017, p. 20).

pasarela para los transportistas a que se refiere el artículo 2 *bis*, letra h), del Reglamento (CE) n.º 767/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁹.

Artículo 10

Uso exclusivo del encaminador

El encaminador solo será utilizado por las compañías aéreas para transferir datos API y por las autoridades fronterizas competentes y las UIP para recibir datos API, de conformidad con el presente Reglamento y el Reglamento (UE) [API con fines policiales], respectivamente.

Artículo 11

Transmisión de datos API del encaminador a las autoridades fronterizas competentes

1. El encaminador transmitirá inmediatamente y de forma automatizada los datos API que le hayan sido transferidos con arreglo al artículo 6 a las autoridades fronterizas competentes del Estado miembro a que se refiere el artículo 4, apartado 3, letra c). Lo hará de conformidad con las normas detalladas a que se refiere el apartado 4, cuando dichas normas se hayan adoptado y sean de aplicación.

A efectos de dicha transmisión, eu-LISA establecerá y mantendrá actualizado un cuadro de correspondencias entre los distintos aeropuertos de origen y de destino y los países a los que pertenecen.

2. Los Estados miembros designarán a las autoridades fronterizas competentes autorizadas para recibir del encaminador los datos API que les sean transferidos de conformidad con el presente Reglamento. Notificarán a eu-LISA y a la Comisión, a más tardar en la fecha de aplicación del presente Reglamento a que se refiere el artículo 39, párrafo segundo, el nombre y los datos de contacto de las autoridades fronterizas competentes y, en caso necesario, actualizarán la información notificada.

La Comisión, sobre la base de dichas notificaciones y actualizaciones, recopilará y pondrá a disposición del público una lista de las autoridades fronterizas competentes notificadas, incluidos sus datos de contacto.

3. Los Estados miembros velarán por que solo el personal debidamente autorizado de las autoridades fronterizas competentes tenga acceso a los datos API que les hayan sido transmitidos a través del encaminador. Los Estados miembros establecerán las normas necesarias a tal efecto. Entre ellas se incluirán normas sobre la creación y actualización periódica de una lista de dicho personal y sus perfiles.
4. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 37 a fin de completar el presente Reglamento estableciendo las normas técnicas y procedimentales detalladas necesarias para las transmisiones de datos API del encaminador a que se refiere el apartado 1.

Artículo 12

Supresión de los datos API del encaminador

⁴⁹ Reglamento (CE) n.º 767/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre el Sistema de Información de Visados (VIS) y el intercambio de datos sobre visados de corta duración entre los Estados miembros (Reglamento VIS) (DO L 218 de 13.8.2008, p. 60).

Los datos API, transferidos al encaminador con arreglo al presente Reglamento y al Reglamento (UE) [API con fines policiales], se almacenarán en el encaminador únicamente en la medida en que sea necesario para completar la transmisión a las autoridades fronterizas competentes o UIP pertinentes, según proceda, de conformidad con dichos Reglamentos, y se suprimirán del encaminador inmediata y permanentemente de forma automatizada, en las dos situaciones siguientes:

- a) cuando se haya completado la transmisión de los datos API a las autoridades fronterizas competentes o UIP pertinentes, según proceda;
- b) en lo que respecta al Reglamento (UE) [API con fines policiales], cuando los datos API se refieran a vuelos interiores de la UE distintos de los incluidos en las listas a que se refiere el artículo 5, apartado 2, de dicho Reglamento.

Artículo 13

Conservación de registros

1. eu-LISA conservará registros de todas las operaciones de tratamiento relacionadas con la transferencia de datos API a través del encaminador en virtud del presente Reglamento y del Reglamento (UE) [API con fines policiales]. Dichos registros incluirán lo siguiente:
 - a) la compañía aérea que transfirió los datos API al encaminador;
 - b) las autoridades fronterizas competentes y las UIP a las que se transmitieron los datos API a través del encaminador;
 - c) la fecha y hora de las transferencias a que se refieren las letras a) y b), y el lugar de la transferencia;
 - d) todo acceso del personal de eu-LISA necesario para el mantenimiento del encaminador, tal como se contempla en el artículo 23, apartado 3;
 - e) cualquier otra información relativa a esas operaciones de tratamiento necesaria para controlar la seguridad e integridad de los datos API y la legalidad de dichas operaciones de tratamiento.Dichos registros no incluirán datos personales distintos de la información necesaria para identificar al miembro pertinente del personal de eu-LISA a que se refiere el párrafo primero, letra d).
2. Las compañías aéreas crearán registros de todas las operaciones de tratamiento realizadas en virtud del presente Reglamento utilizando los medios automatizados a que se refiere el artículo 5, apartado 2. Dichos registros incluirán la fecha, la hora y el lugar de transferencia de los datos API.
3. Los registros a que se refieren los apartados 1 y 2 se utilizarán únicamente para garantizar la seguridad e integridad de los datos API y la legalidad del tratamiento, en particular en lo que se refiere al cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento y en el Reglamento (UE) [API con fines policiales], incluidos los procedimientos y sanciones por el incumplimiento de dichos requisitos de conformidad con los artículos 29 y 30 del presente Reglamento.
4. eu-LISA y las compañías aéreas tomarán las medidas adecuadas para proteger los registros que hayan creado de conformidad con los apartados 1 y 2, respectivamente, contra el acceso no autorizado y otros riesgos para la seguridad.

5. eu-LISA y las compañías aéreas conservarán los registros que hayan creado de conformidad con los apartados 1 y 2, respectivamente, durante un período de un año a partir del momento de la creación de dichos registros. Suprimirán inmediata y permanentemente dichos registros una vez expirado dicho plazo.

No obstante, si dichos registros son necesarios para procedimientos destinados a supervisar o garantizar la seguridad e integridad de los datos API o la legalidad de las operaciones de tratamiento a que se refiere el apartado 2, y estos procedimientos ya han comenzado en el momento de la expiración del plazo a que se refiere el párrafo primero, eu-LISA y las compañías aéreas podrán conservar dichos registros durante el tiempo que sea necesario para dichos procedimientos. En tal caso, suprimirán inmediatamente esos registros cuando ya no sean necesarios para dichos procedimientos.

Artículo 14

Acciones en caso de imposibilidad técnica de utilizar el encaminador

1. Cuando sea técnicamente imposible utilizar el encaminador para transmitir datos API debido a un fallo del encaminador, eu-LISA notificará inmediatamente de manera automatizada dicha imposibilidad técnica a las compañías aéreas y a las autoridades fronterizas competentes. En tal caso, eu-LISA tomará inmediatamente medidas para hacer frente a la imposibilidad técnica de utilizar el encaminador y lo notificará inmediatamente a dichas partes cuando esta se haya resuelto satisfactoriamente.

Durante el período comprendido entre dichas notificaciones, no se aplicará el artículo 6, apartado 1, en la medida en que la imposibilidad técnica impida la transferencia de datos API al encaminador. En tal caso, el artículo 4, apartado 1, y el artículo 8, apartado 1, tampoco se aplicarán a los datos API en cuestión durante ese período.

2. Cuando sea técnicamente imposible utilizar el encaminador para transmitir los datos API debido a un fallo de los sistemas o las infraestructuras a que se refiere el artículo 20 de un Estado miembro, las autoridades fronterizas competentes de dicho Estado miembro notificarán inmediatamente esta imposibilidad técnica de manera automatizada a las compañías aéreas, a las autoridades competentes de los demás Estados miembros, a eu-LISA y a la Comisión. En tal caso, dicho Estado miembro tomará inmediatamente medidas para hacer frente a la imposibilidad técnica de utilizar el encaminador y lo notificará inmediatamente a dichas partes cuando esta se haya resuelto satisfactoriamente.

Durante el período comprendido entre dichas notificaciones, no se aplicará el artículo 6, apartado 1, en la medida en que la imposibilidad técnica impida la transferencia de datos API al encaminador. En tal caso, el artículo 4, apartado 1, y el artículo 8, apartado 1, tampoco se aplicarán a los datos API en cuestión durante ese período.

3. Cuando sea técnicamente imposible utilizar el encaminador para transmitir los datos API debido a un fallo de los sistemas o las infraestructuras a que se refiere el artículo 21 de una compañía aérea, dicha compañía aérea notificará inmediatamente esta imposibilidad técnica de manera automatizada a las autoridades fronterizas competentes, a eu-LISA y a la Comisión. En tal caso, dicha compañía aérea tomará inmediatamente medidas para hacer frente a la imposibilidad técnica de utilizar el

encaminador y lo notificará inmediatamente a dichas partes cuando esta se haya resuelto satisfactoriamente.

Durante el período comprendido entre dichas notificaciones, no se aplicará el artículo 6, apartado 1, en la medida en que la imposibilidad técnica impida la transferencia de datos API al encaminador. En tal caso, el artículo 4, apartado 1, y el artículo 8, apartado 1, tampoco se aplicarán a los datos API en cuestión durante ese período.

Cuando se haya resuelto satisfactoriamente la imposibilidad técnica, la compañía aérea afectada presentará sin demora a la autoridad nacional de supervisión competente a que se refiere el artículo 29 un informe que contenga todos los pormenores necesarios de la imposibilidad técnica, incluidas las razones de la imposibilidad técnica, su alcance y consecuencias, así como las medidas tomadas para resolverla.

CAPÍTULO 4

DISPOSICIONES ESPECÍFICAS SOBRE LA PROTECCIÓN DE LOS DATOS PERSONALES

Artículo 15

Responsables del tratamiento de datos personales

Las autoridades fronterizas competentes serán las responsables del tratamiento, en el sentido del artículo 4, punto 7), del Reglamento (UE) 2016/679, en relación con el tratamiento de los datos API que constituyan datos personales transferidos a través del encaminador, incluida la transmisión y el almacenamiento por razones técnicas de dichos datos en el encaminador, así como en relación con el tratamiento por su parte de los datos API que constituyan datos personales a que se refiere el artículo 7 del presente Reglamento.

Las compañías aéreas serán las responsables del tratamiento, en el sentido del artículo 4, punto 7), del Reglamento (UE) 2016/679, para el tratamiento de los datos API que constituyan datos personales en relación con la recogida y transferencia por su parte de dichos datos al encaminador en virtud del presente Reglamento.

Artículo 16

Encargado del tratamiento de datos personales

eu-LISA será la encargada del tratamiento en el sentido del artículo 3, punto 12), del Reglamento (UE) 2018/1725 para el tratamiento de los datos API que constituyan datos personales transferidos a través del encaminador de conformidad con el presente Reglamento y el Reglamento (UE) [API con fines policiales].

Artículo 17

Seguridad

1. eu-LISA garantizará la seguridad de los datos API, en particular los datos API que constituyan datos personales, que trate con arreglo al presente Reglamento y al Reglamento (UE) [API con fines policiales]. Las autoridades fronterizas competentes y las compañías aéreas garantizarán la seguridad de los datos API, en particular los datos API que constituyan datos personales, que traten con arreglo al presente

Reglamento. eu-LISA, las autoridades fronterizas competentes y las compañías aéreas cooperarán entre sí, de conformidad con sus responsabilidades respectivas y de conformidad con el Derecho de la Unión, para garantizar dicha seguridad.

2. En particular, eu-LISA tomará las medidas necesarias para garantizar la seguridad del encaminador y de los datos API, en particular los datos API que constituyan datos personales, transmitidos a través del encaminador, también estableciendo, aplicando y actualizando periódicamente un plan de seguridad, un plan de continuidad de las actividades y un plan de recuperación en caso de catástrofe, a fin de:
 - a) proteger físicamente el encaminador, entre otras cosas mediante la elaboración de planes de contingencia para la protección de sus componentes críticos;
 - b) impedir todo tratamiento no autorizado de los datos API, incluido el acceso no autorizado a los mismos y su copia, modificación o supresión, tanto durante la transferencia de los datos API hacia y desde el encaminador como durante el almacenamiento de los datos API en el encaminador cuando sea necesario para completar la transmisión, en particular mediante técnicas adecuadas de cifrado;
 - c) garantizar que sea posible verificar y determinar a qué autoridades fronterizas competentes o UIP se transmiten los datos API a través del encaminador;
 - d) informar adecuadamente a su Consejo de Administración de cualquier fallo en el funcionamiento del encaminador;
 - e) supervisar la eficacia de las medidas de seguridad exigidas en virtud del presente artículo y del Reglamento (UE) 2018/1725, y evaluar y actualizar dichas medidas de seguridad cuando sea necesario a la luz de los avances tecnológicos u operativos.

Las medidas a que se refiere el párrafo primero del presente apartado no afectarán al artículo 33 del Reglamento (UE) 2018/1725 ni al artículo 32 del Reglamento (UE) 2016/679.

Artículo 18

Autocontrol

Las compañías aéreas y las autoridades competentes supervisarán el cumplimiento de sus respectivas obligaciones en virtud del presente Reglamento, en particular en lo que respecta al tratamiento por su parte de los datos API que constituyan datos personales, incluso mediante la verificación frecuente de los registros a que se refiere el artículo 13.

Artículo 19

Auditorías sobre la protección de los datos personales

1. Las autoridades nacionales competentes en materia de protección de datos a que se refiere el artículo 51 del Reglamento (UE) 2016/679 velarán por que se lleve a cabo, al menos una vez cada cuatro años, una auditoría de las operaciones de tratamiento de los datos API que constituyan datos personales realizadas por las autoridades fronterizas competentes a efectos del presente Reglamento, de conformidad con las normas internacionales de auditoría pertinentes.
2. El Supervisor Europeo de Protección de Datos velará por que, al menos una vez al año, se lleve a cabo una auditoría de las operaciones de tratamiento de los datos API

que constituyan datos personales realizadas por eu-LISA a efectos del presente Reglamento y del Reglamento (UE) [API con fines policiales] de conformidad con las normas internacionales de auditoría pertinentes. Se enviará un informe de la auditoría al Parlamento Europeo, al Consejo, a eu-LISA, a la Comisión y a los Estados miembros. Se brindará a eu-LISA la oportunidad de formular observaciones antes de la adopción de los informes.

3. En relación con las operaciones de tratamiento a que se refiere el apartado 2, eu-LISA, previa petición, facilitará al Supervisor Europeo de Protección de Datos la información que le solicite, le dará acceso a todos los documentos que le solicite y a los registros a que hace referencia el artículo 13, apartado 1, y le permitirá acceder a los locales de eu-LISA en todo momento.

CAPÍTULO 5

CONEXIONES Y DISPOSICIONES ADICIONALES RELATIVAS AL ENCAMINADOR

Artículo 20

Conexiones de las autoridades fronterizas competentes con el encaminador

1. Los Estados miembros velarán por que sus autoridades fronterizas competentes estén conectadas al encaminador. Velarán por que los sistemas e infraestructuras de las autoridades fronterizas competentes para la recepción de los datos API transferidos con arreglo al presente Reglamento estén integrados en el encaminador.

Los Estados miembros velarán por que la conexión con el encaminador y la integración en él permitan a sus autoridades fronterizas competentes recibir y seguir tratando los datos API, así como intercambiar cualquier comunicación relacionada con ellos, de manera lícita, segura, eficaz y rápida.
2. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 37 a fin de completar el presente Reglamento estableciendo las normas detalladas necesarias sobre las conexiones con el encaminador y la integración en él a que se refiere el apartado 1.

Artículo 21

Conexiones de las compañías aéreas con el encaminador

1. Las compañías aéreas se asegurarán de estar conectadas al encaminador. Velarán por que sus sistemas e infraestructuras para la transferencia de los datos API al encaminador con arreglo al presente Reglamento estén integrados en el encaminador.

Las compañías aéreas velarán por que la conexión con el encaminador y la integración en él les permitan transferir los datos API, así como intercambiar cualquier comunicación relacionada con ellos, de manera lícita, segura, eficaz y rápida.
2. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 37 a fin de completar el presente Reglamento estableciendo las normas detalladas necesarias sobre las conexiones con el encaminador y la integración en él a que se refiere el apartado 1.

Artículo 22

Funciones de eu-LISA relacionadas con el diseño y el desarrollo del encaminador

1. eu-LISA será responsable del diseño de la arquitectura física del encaminador, incluida la definición de las especificaciones técnicas.
2. eu-LISA será responsable del desarrollo del encaminador, incluidas las adaptaciones técnicas necesarias para el funcionamiento del encaminador.

El desarrollo del encaminador consistirá en la elaboración y aplicación de las especificaciones técnicas, los ensayos y la gestión global del proyecto, y la coordinación de la fase de desarrollo.

3. eu-LISA velará por que el encaminador esté diseñado y desarrollado de tal manera que proporcione las funcionalidades especificadas en el presente Reglamento y en el Reglamento (UE) [API con fines policiales], y por que el encaminador entre en funcionamiento lo antes posible tras la adopción por la Comisión de los actos delegados contemplados en el artículo 5, apartado 4, el artículo 6, apartado 3, el artículo 11, apartado 4, el artículo 20, apartado 2, y el artículo 21, apartado 2.
4. Cuando eu-LISA considere que se ha completado la fase de desarrollo, llevará a cabo, sin demora indebida, un ensayo exhaustivo del encaminador en cooperación con las autoridades fronterizas competentes, las UIP y otras autoridades pertinentes de los Estados miembros, y las compañías aéreas, e informará a la Comisión del resultado de dicho ensayo.

Artículo 23

Funciones de eu-LISA relacionadas con el alojamiento y la gestión técnica del encaminador

1. eu-LISA alojará el encaminador en sus emplazamientos técnicos.
2. eu-LISA será responsable de la gestión técnica del encaminador, incluidos su mantenimiento y sus avances técnicos, de tal manera que se garantice que los datos API se transmitan de forma segura, eficaz y rápida a través del encaminador, de conformidad con el presente Reglamento y el Reglamento (UE) [API con fines policiales].

La gestión técnica del encaminador consistirá en desempeñar todas las funciones y adoptar todas las soluciones técnicas necesarias para el correcto funcionamiento del encaminador de conformidad con el presente Reglamento y el Reglamento (UE) [API con fines policiales], de manera ininterrumpida, todos los días del año y las veinticuatro horas del día. Incluirá el trabajo de mantenimiento y los avances técnicos necesarios para garantizar que el encaminador funcione con un nivel satisfactorio de calidad técnica, en particular en lo que se refiere a la disponibilidad, exactitud y fiabilidad de la transmisión de los datos API, de conformidad con las especificaciones técnicas y, en la medida de lo posible, en consonancia con las necesidades operativas de las autoridades fronterizas competentes, las UIP y las compañías aéreas.

3. eu-LISA no tendrá acceso a ninguno de los datos API que se transmitan a través del encaminador. No obstante, esta prohibición no impedirá que eu-LISA disponga de dicho acceso en la medida en que sea estrictamente necesario para el mantenimiento del encaminador.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 y en el artículo 17 del Reglamento (CEE, Euratom, CECA) n.º 259/68 del Consejo⁵⁰, eu-LISA aplicará al personal a su cargo que deba trabajar con los datos API transmitidos a través del encaminador normas adecuadas de secreto profesional u otras obligaciones equivalentes de confidencialidad. Esta obligación seguirá siendo aplicable después de que dichos miembros del personal hayan cesado en el cargo o el empleo, o tras la terminación de sus actividades.

Artículo 24

Funciones de apoyo de eu-LISA relacionadas con el encaminador

1. eu-LISA impartirá formación sobre el uso técnico del encaminador a las autoridades fronterizas competentes, las UIP y otras autoridades pertinentes de los Estados miembros y a las compañías aéreas que lo soliciten.
2. eu-LISA prestará apoyo a las autoridades fronterizas competentes y a las UIP en relación con la recepción de datos API a través del encaminador con arreglo al presente Reglamento y al Reglamento (UE) [API con fines policiales], respectivamente, en particular en lo que respecta a la aplicación de los artículos 11 y 20 del presente Reglamento y de los artículos 5 y 10 del Reglamento (UE) [API con fines policiales].

Artículo 25

Costes de eu-LISA y de los Estados miembros

1. Los costes atribuidos a eu-LISA en relación con el diseño, el desarrollo, el alojamiento y la gestión técnica del encaminador en virtud del presente Reglamento y del Reglamento (UE) [API con fines policiales] se sufragarán con cargo al presupuesto general de la Unión.
2. Los costes en que incurran los Estados miembros en relación con sus conexiones con el encaminador y su integración en él a que se refiere el artículo 20 se sufragarán con cargo al presupuesto general de la Unión.

No obstante, se excluirán y serán sufragados por los Estados miembros los siguientes costes:

- a) los costes de la oficina de gestión del proyecto, incluidas las reuniones, las misiones y los despachos;
- b) los costes de alojamiento de los sistemas informáticos nacionales, incluidos el espacio, la aplicación, la electricidad y la refrigeración;
- c) los costes de funcionamiento de los sistemas informáticos nacionales, incluidos los operadores y los contratos de apoyo;
- d) los costes del diseño, el desarrollo, la ejecución, la explotación y el mantenimiento de las redes de comunicación nacionales.

⁵⁰ Reglamento (CEE, Euratom, CECA) n.º 259/68 del Consejo, de 29 de febrero de 1968, por el que se establece el Estatuto de los funcionarios de las Comunidades Europeas y el régimen aplicable a los otros agentes de estas Comunidades y por el que se establecen medidas específicas aplicables temporalmente a los funcionarios de la Comisión (DO L 56 de 4.3.1968, p. 1).

3. Los Estados miembros también sufragarán los costes derivados de la administración, el uso y el mantenimiento de sus conexiones con el encaminador y su integración en él.

Artículo 26

Responsabilidad relativa al encaminador

Si el incumplimiento por parte de un Estado miembro o de una compañía aérea de las obligaciones que les impone el presente Reglamento causa daños al encaminador, dicho Estado miembro o dicha compañía aérea serán considerados responsables de los daños, a no ser que eu-LISA no hubiese tomado medidas razonables para impedir que se produjeran dichos daños o para atenuar sus efectos.

Artículo 27

Entrada en funcionamiento del encaminador

La Comisión determinará, sin demora indebida, la fecha de entrada en funcionamiento del encaminador mediante un acto de ejecución, una vez que eu-LISA haya informado a la Comisión de que se ha completado satisfactoriamente el ensayo exhaustivo del encaminador a que se refiere el artículo 22, apartado 4. Dicho acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 36, apartado 2.

La Comisión establecerá que la fecha a que se refiere el párrafo primero no sea posterior a los treinta días siguientes a la fecha de adopción del acto de ejecución.

Artículo 28

Uso voluntario del encaminador en aplicación de la Directiva 2004/81/CE

1. Las compañías aéreas tendrán derecho a usar el encaminador para transmitir la información a que se refiere el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2004/82/CE a una o varias de las autoridades responsables mencionadas en él, de conformidad con dicha Directiva, siempre que la autoridad responsable interesada haya accedido a dicho uso, a partir de una fecha oportuna fijada por dicha autoridad. Dicha autoridad solo accederá tras haber establecido que, en particular por lo que respecta a su propia conexión con el encaminador y a la de la compañía aérea de que se trate, la información pueda transmitirse de manera lícita, segura, eficaz y rápida.
2. Cuando una compañía aérea empiece a usar el encaminador de conformidad con el apartado 1, seguirá usando el encaminador para transmitir tal información a la autoridad responsable de que se trate hasta la fecha de aplicación del presente Reglamento a que se refiere el artículo 39, párrafo segundo. No obstante, dicho uso se interrumpirá, a partir de una fecha adecuada fijada por tal autoridad, cuando esta considere que existen razones objetivas que lo exigen y haya informado de ello a la compañía aérea.
3. La autoridad responsable de que se trate:
 - a) consultará a eu-LISA antes de acceder al uso voluntario del encaminador de conformidad con el apartado 1;
 - b) excepto en situaciones de urgencia debidamente justificadas, ofrecerá a la compañía aérea de que se trate la oportunidad de formular observaciones sobre

su intención de interrumpir dicho uso de conformidad con el apartado 2 y, en su caso, consultará también a eu-LISA al respecto;

- c) informará inmediatamente a eu-LISA y a la Comisión de tal uso al que haya accedido y de cualquier interrupción de dicho uso, facilitando toda la información necesaria, incluida la fecha de inicio del uso, la fecha de la interrupción y los motivos de la interrupción, según proceda.

CAPÍTULO 6

SUPERVISIÓN, SANCIONES, ESTADÍSTICAS Y MANUAL

Artículo 29

Autoridad nacional de supervisión

1. Los Estados miembros designarán una o varias autoridades nacionales de supervisión responsables de controlar la aplicación en su territorio por parte de las compañías aéreas de las disposiciones del presente Reglamento y de garantizar el cumplimiento de dichas disposiciones.
2. Los Estados miembros velarán por que las autoridades nacionales de supervisión dispongan de todos los medios necesarios y de todas las competencias de investigación y ejecución necesarias para desempeñar sus funciones con arreglo al presente Reglamento, incluso imponiendo, en su caso, las sanciones a que se refiere el artículo 30. Establecerán normas detalladas sobre el desempeño de dichas funciones y el ejercicio de dichas competencias, garantizando que su desempeño y ejercicio sean efectivos, proporcionados y disuasorios y estén sujetos a salvaguardias de conformidad con los derechos fundamentales garantizados por el Derecho de la Unión.
3. A más tardar en la fecha de aplicación del presente Reglamento a que se refiere el artículo 21, párrafo segundo, los Estados miembros notificarán a la Comisión el nombre y los datos de contacto de las autoridades que hayan designado con arreglo al apartado 1, así como las normas detalladas que hayan establecido de conformidad con el apartado 2. Notificarán a la Comisión sin demora cualquier variación o modificación ulterior al respecto.
4. El presente artículo se entiende sin perjuicio de las competencias de las autoridades de control a que hace referencia el artículo 51 del Reglamento (UE) 2016/679.

Artículo 30

Sanciones

Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables a cualquier infracción del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Tales sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Los Estados miembros comunicarán dicho régimen y medidas a la Comisión, a más tardar en la fecha de aplicación del presente Reglamento a que hace referencia el artículo 39, párrafo segundo, y le notificarán sin demora toda modificación posterior que les afecte.

Artículo 31

Estadísticas

1. Cada trimestre, eu-LISA publicará estadísticas sobre el funcionamiento del encaminador que muestren, en particular, el número, la nacionalidad y el país de salida de los viajeros, y específicamente de los viajeros que hayan embarcado en la aeronave con datos API inexactos, incompletos o que hayan dejado de estar actualizados, con un documento de viaje no reconocido, sin un visado válido, sin una autorización de viaje válida o con estancias que sobrepasen el plazo autorizado, el número y la nacionalidad de los viajeros.
2. eu-LISA almacenará las estadísticas cotidianas en el repositorio central para la presentación de informes y estadísticas a que se refiere el artículo 39 del Reglamento (UE) 2019/817.
3. Al final de cada año, eu-LISA compilará los datos estadísticos en un informe anual correspondiente a ese año. Publicará dicho informe anual y lo transmitirá al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión, al Supervisor Europeo de Protección de Datos, a la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas y a las autoridades nacionales de supervisión a que se refiere el artículo 29.
4. A petición de la Comisión, eu-LISA le facilitará estadísticas sobre aspectos específicos relacionados con la aplicación del presente Reglamento y del Reglamento (UE) [API con fines policiales], así como las estadísticas con arreglo al apartado 3.
5. eu-LISA tendrá derecho a acceder a los siguientes datos API transmitidos a través del encaminador únicamente a efectos de la notificación a que se refiere el artículo 38 y para generar estadísticas de conformidad con el presente artículo, sin que dicho acceso permita, no obstante, la identificación de los viajeros de que se trate:
 - a) si el viajero es un pasajero o un miembro de la tripulación;
 - b) la nacionalidad, el sexo y el año de nacimiento del viajero;
 - c) la fecha y el punto de embarque inicial, así como la fecha y el aeropuerto de entrada en el territorio del Estado miembro de llegada;
 - d) el tipo y el número del documento de viaje y el código de tres letras del país expedidor del documento de viaje;
 - e) el número de viajeros facturados en el mismo vuelo;
 - f) si se trata de un vuelo programado o no programado;
 - g) si los datos personales del viajero son exactos, completos y actualizados.
6. A efectos de los informes a que se refiere el artículo 38 y para generar estadísticas de conformidad con el presente artículo, eu-LISA almacenará los datos a que se refiere el apartado 5 en el repositorio central para la presentación de informes y estadísticas establecido por el artículo 39 del Reglamento (UE) 2019/817. Los datos estadísticos transversales y los informes analíticos a que se refiere el artículo 39, apartado 1, de dicho Reglamento permitirán a las autoridades fronterizas competentes y a otras autoridades pertinentes de los Estados miembros obtener informes y estadísticas personalizables, a los efectos contemplados en el artículo 1.
7. Los procedimientos puestos en práctica por eu-LISA para supervisar el desarrollo y el funcionamiento del encaminador a que hace referencia el artículo 39, apartado 1,

del Reglamento (UE) 2019/817 incluirán la posibilidad de producir estadísticas periódicas para garantizar dicha supervisión.

Artículo 32

Manual práctico

La Comisión, en estrecha cooperación con las autoridades fronterizas competentes, otras autoridades pertinentes de los Estados miembros, las compañías aéreas y las agencias pertinentes de la Unión, elaborará y pondrá a disposición del público un manual práctico que contenga las directrices, recomendaciones y mejores prácticas para la aplicación del presente Reglamento.

El manual práctico tendrá en cuenta, asimismo, otros manuales pertinentes ya existentes.

La Comisión adoptará el manual práctico en forma de recomendación.

CAPÍTULO 7

RELACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS EN VIGOR

Artículo 33

Derogación de la Directiva 2004/82/CE

Queda derogada la Directiva 2004/82/CE a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento, a que hace referencia el artículo 39, párrafo segundo.

Artículo 34

Modificaciones del Reglamento (UE) 2018/1726

El Reglamento (UE) 2018/1726 se modifica como sigue:

- 1) se inserta el artículo 13 *ter* siguiente:

«Artículo 13 *ter*

Funciones relacionadas con el encaminador

En relación con el Reglamento (UE) .../... del Parlamento Europeo y del Consejo* [*el presente Reglamento*] y el Reglamento (UE) [API con fines policiales], la Agencia desempeñará las funciones relacionadas con el encaminador que le confiere dicho Reglamento.

* Reglamento (UE) [número] del Parlamento Europeo y del Consejo, de xy, relativo a [título adoptado oficialmente] (DO L...).»;

- 1) en el artículo 17, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. La sede de la Agencia será Tallin (Estonia).

Las funciones relacionadas con el desarrollo y la gestión operativa mencionados en el artículo 1, apartados 4 y 5, en los artículos 3 a 9 y en los artículos 11, [13 *bis*] y 13 *ter* se realizarán en el emplazamiento técnico de Estrasburgo (Francia).

Un emplazamiento de reserva de continuidad capaz de garantizar el funcionamiento de un sistema informático de gran magnitud en caso de que ese tipo de sistema falle se instalará en Sankt Johann im Pongau (Austria).»;

2) el artículo 19, apartado 1, se modifica como sigue:

a) se añade la letra *ee ter*) siguiente:

«*ee ter*) aprobará los informes sobre el estado de desarrollo del encaminador de conformidad con el artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE).../... del Parlamento Europeo y del Consejo* [*el presente Reglamento*];

* Reglamento (UE) [número] del Parlamento Europeo y del Consejo, de xy, relativo a [título adoptado oficialmente] (DO L...).»;

b) la letra *ff*) se sustituye por el texto siguiente:

«*ff*) aprobará los informes sobre el funcionamiento técnico de los sistemas siguientes:

- 1) el SIS con arreglo al artículo 60, apartado 7, del Reglamento (UE) 2018/1861 del Parlamento Europeo y del Consejo* y al artículo 74, apartado 8, del Reglamento (UE) 2018/1862 del Parlamento Europeo y del Consejo**;
 - 2) el VIS con arreglo al artículo 50, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 767/2008 y el artículo 17, apartado 3, de la Decisión 2008/633/JAI;
 - 3) el SES con arreglo al artículo 72, apartado 4, del Reglamento (UE) 2017/2226;
 - 4) el SEIAV con arreglo al artículo 92, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/1240;
 - 5) el ECRIS-TCN y la aplicación de referencia ECRIS con arreglo al artículo 36, apartado 8, del Reglamento (UE) 2019/816;
 - 6) los componentes de interoperabilidad con arreglo al artículo 78, apartado 3, del Reglamento (UE) 2019/817, al artículo 74, apartado 3, del Reglamento (UE) 2019/818 y del encaminador con arreglo al artículo 79, apartado 5, del Reglamento (UE).../... del Parlamento Europeo y del Consejo* [Reglamento Prüm II] y al artículo 38, apartado 5, del Reglamento (UE).../... del Parlamento Europeo y del Consejo* [*el presente Reglamento*];
- 3) el sistema e-CODEX con arreglo al artículo 16, apartado 1, del Reglamento (UE) 2022/850;

* Reglamento (UE) 2018/1861 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de noviembre de 2018, relativo al establecimiento, funcionamiento y utilización del Sistema de Información de Schengen (SIS) en el ámbito de las inspecciones fronterizas, por el que se modifica el Convenio de aplicación del Acuerdo de Schengen y se modifica y deroga el Reglamento (CE) n.º 1987/2006 (DO L 312 de 7.12.2018, p. 14).

** Reglamento (UE) 2018/1862 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de noviembre de 2018, relativo al establecimiento, funcionamiento y utilización del Sistema de Información de Schengen (SIS) en el ámbito de la cooperación policial y de la cooperación judicial en materia penal, por el que se modifica y deroga la Decisión 2007/533/JAI del Consejo, y se derogan el Reglamento (CE) n.º 1986/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Decisión 2010/261/UE de la Comisión ([DO L 312 de 7.12.2018, p. 56](#)).»;

c) la letra hh) se sustituye por el texto siguiente:

«hh) aprobará observaciones formales sobre los informes de auditoría del Supervisor Europeo de Protección de datos con arreglo al artículo 56, apartado 2, del Reglamento (UE) 2018/1861; al artículo 42, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 767/2008; al artículo 31, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 603/2013; al artículo 56, apartado 2, del Reglamento (UE) 2017/2226; al artículo 67 del Reglamento (UE) 2018/1240; al artículo 29, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/816, al artículo 52 de los Reglamentos (UE) 2019/817 y (UE) 2019/818, al artículo 60, apartado 1, del Reglamento (UE) .../... del Parlamento Europeo y del Consejo* [Prüm II] y al artículo 19, apartado 3, del Reglamento (UE).../... del Parlamento Europeo y del Consejo [*el presente Reglamento*] y garantizará el seguimiento adecuado de dichas auditorías;

4) * Reglamento (UE) [número] del Parlamento Europeo y del Consejo, de xy, relativo a [título adoptado oficialmente] (DO L...).

Artículo 35

Modificaciones del Reglamento (UE) 2019/817

1) En el artículo 39, los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Se crea un repositorio central para la presentación de informes y estadísticas (RCIE) con el fin de apoyar los objetivos del SES, el VIS, el SEIAV y el SIS, de conformidad con los respectivos instrumentos jurídicos que rigen dichos sistemas, y de proporcionar datos estadísticos transversales entre sistemas e informes analíticos con fines operativos, de formulación de políticas y de calidad de los datos. El RCIE apoyará, asimismo, los objetivos del Reglamento (UE).../... del Parlamento Europeo y del Consejo* [*el presente Reglamento*].

* Reglamento (UE) [número] del Parlamento Europeo y del Consejo, de xy, relativo a [título adoptado oficialmente] (DO L...).

2. eu-LISA establecerá, implementará y alojará en sus sitios técnicos el RCIE que contenga los datos y estadísticas a que se hace referencia en el artículo 63 del Reglamento (UE) 2017/2226, el artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 767/2008, el artículo 84 del Reglamento (UE) 2018/1240, el artículo 60 del Reglamento (UE) 2018/1861 y el artículo 16 del Reglamento (UE) 2018/1860, separados de forma lógica por el sistema de información de la UE. eu-LISA recogerá también los datos y estadísticas del encaminador a que se hace referencia en el artículo 31, apartado 1, del Reglamento (UE) .../... * [*el presente Reglamento*]. Se permitirá acceder al RCIE

mediante un acceso controlado y seguro y unos perfiles de usuario específicos, únicamente a efectos de la presentación de informes y estadísticas, a las autoridades a las que se refieren el artículo 63 del Reglamento (UE) 2017/2226, el artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 767/2008, el artículo 84 del Reglamento (UE) 2018/1240, el artículo 60 del Reglamento (UE) 2018/1861 y el artículo 38, apartado 2, del Reglamento (UE) .../... [el presente Reglamento].».

CAPÍTULO 8

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 36

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un Comité. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 37

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión las competencias para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Las competencias para adoptar los actos delegados a que se hace referencia en el artículo 5, apartado 4, el artículo 6, apartado 3, el artículo 11, apartado 4, el artículo 20, apartado 2, y el artículo 21, apartado 2, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del [fecha de adopción del Reglamento]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de competencias a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de competencias se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de competencias a que se refieren el artículo 5, apartado 4, el artículo 6, apartado 3, el artículo 11, apartado 4, el artículo 20, apartado 2, y el artículo 21, apartado 2, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de las competencias que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

Artículo 38

Supervisión y evaluación

1. Eu-LISA se asegurará de que se establezcan procedimientos para supervisar el desarrollo del encaminador a la luz de los objetivos en materia de planificación y costes, y para supervisar el funcionamiento del encaminador a la luz de los objetivos en materia de resultados técnicos, rentabilidad, seguridad y calidad del servicio.
2. Como muy tarde [*un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento*], y posteriormente cada año durante la fase de desarrollo del encaminador, eu-LISA elaborará un informe y lo presentará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el estado de desarrollo del encaminador. Dicho informe contendrá información detallada sobre los costes en que se haya incurrido y sobre cualesquiera riesgos que puedan afectar a los costes globales que deban sufragarse con cargo al presupuesto general de la Unión de conformidad con el artículo 25.
3. Una vez que el encaminador entre en funcionamiento, eu-LISA elaborará un informe y lo presentará al Parlamento Europeo y al Consejo en el que se explique con detalle cómo se han conseguido los objetivos, en particular en lo relativo a la planificación y los costes, y se justifique toda divergencia.
4. A más tardar [*cuatro años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*], y posteriormente cada cuatro años, la Comisión elaborará un informe que contenga una evaluación global del presente Reglamento que incluya un examen de:
 - a) la aplicación del presente Reglamento;
 - b) la medida en que el presente Reglamento ha alcanzado sus objetivos;
 - c) el impacto del presente Reglamento en los derechos fundamentales pertinentes protegidos por el Derecho de la Unión.
5. La Comisión presentará el informe de evaluación al Parlamento Europeo, al Consejo, al Supervisor Europeo de Protección de Datos y a la Agencia de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. Si procede, a la luz de la evaluación realizada, la Comisión presentará una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo con vistas a modificar el presente Reglamento.
6. Los Estados miembros y las compañías aéreas facilitarán a eu-LISA y a la Comisión, previa petición, la información necesaria para elaborar los informes a que se refieren los apartados 2, 3 y 4, incluida información que no constituya datos personales relacionada con los resultados de los controles previos de los sistemas de información de la Unión y las bases de datos nacionales en las fronteras exteriores con datos API. No obstante, los Estados miembros podrán abstenerse de facilitar dicha información si ello es necesario, y en la medida necesaria, para evitar revelar métodos de trabajo confidenciales o poner en peligro las investigaciones en curso de las autoridades fronterizas competentes. La Comisión velará por que toda información confidencial facilitada quede debidamente protegida.

Artículo 39

Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable dos años después de la fecha en que el encaminador entre en funcionamiento, especificada por la Comisión de conformidad con el artículo 27.

No obstante:

- a) el artículo 5, apartados 4 y 5, el artículo 6, apartado 3, el artículo 11, apartado 4, el artículo 20, apartado 2, el artículo 21, apartado 2, el artículo 22, el artículo 25, apartado 1, el artículo 27, el artículo 36 y el artículo 37 serán de aplicación a partir del [*Fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*];
- b) el artículo 10, el artículo 13, apartados 1, 3 y 4, el artículo 15, el artículo 16, el artículo 17, el artículo 23, el artículo 24, el artículo 26 y el artículo 28 serán de aplicación a partir de la fecha en que el encaminador entre en funcionamiento, especificada por la Comisión de conformidad con el artículo 27.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en los Estados miembros de conformidad con los Tratados.

Hecho en Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta

FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

1.2. Política(s) afectada(s)

1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) general(es)

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

1.4.4. Indicadores de rendimiento

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como mejor coordinación, seguridad jurídica, mejora de la eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.

1.5.3. Conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Normas en materia de seguimiento e informes

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. Justificación del modo / de los modos de gestión, el/los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos

2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al / a los sistema(s) de control interno establecido(s) para atenuarlos

2.2.3. Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones

3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

3.2.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente

3.2.5. Contribución de terceros

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

1. MARCO DE LAS PROPUESTAS

1.1. Denominación de las propuestas

- | |
|--|
| <p>1. Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la recogida y la transferencia de información anticipada sobre los pasajeros (API) para facilitar los controles en las fronteras exteriores</p> <p>2. Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la recogida y la transferencia de información anticipada sobre los pasajeros (API) para la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de los delitos de terrorismo y de la delincuencia grave</p> |
|--|

1.2. Política(s) afectada(s)

Asuntos de Interior

1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

- una nueva acción
- una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria⁵¹
- la prolongación de una acción existente
- una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra/una nueva acción

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) general(es)

- | |
|--|
| <p>1. Mejorar la gestión de las fronteras exteriores y luchar contra la inmigración ilegal, garantizando que todas las personas que crucen por vía aérea las fronteras exteriores pertinentes sean sometidas a inspecciones similares y necesarias antes de entrar.</p> <p>2. Mejorar la seguridad interior de la UE garantizando que las autoridades policiales de los Estados miembros tengan acceso, a través de sus Unidades de Información sobre los Pasajeros nacionales, a los datos de los viajeros aéreos que sean necesarios para prevenir, detectar e investigar la delincuencia grave y el terrorismo.</p> |
|--|

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

<p><u>Objetivo específico n.º 1:</u> Mejorar las inspecciones previas en las fronteras exteriores pertinentes con datos API completos y de alta calidad y facilitar el flujo de viajeros (en todos los vuelos entrantes cubiertos, incluida la aviación chárter y de negocios).</p> <p><u>Objetivo específico n.º 2:</u> Prevenir, detectar e investigar la delincuencia grave y el terrorismo con datos API que completen los datos PNR de todos los vuelos exteriores de la UE entrantes y salientes y de los vuelos interiores de la UE seleccionados.</p> <p>Para alcanzar los objetivos específicos n.º 1 y n.º 2, la propuesta incluye la creación de un encaminador API central.</p>

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / los grupos destinatarios.

⁵¹ Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

La entrada en la Unión de **todos los viajeros de líneas aéreas**, independientemente de su nacionalidad, se ve facilitada y acelerada por la mejora de la eficiencia de las inspecciones fronterizas gracias a los resultados de las inspecciones previas sistemáticas efectuadas antes de llegar al aeropuerto. La facturación de los viajeros se verá facilitada por la lectura automatizada de la información del documento de viaje.

eu-LISA creará y gestionará un encaminador API central lo antes posible a partir de la fecha de adopción de ambas propuestas jurídicas.

Las **compañías aéreas**, especialmente las que explotan exclusivamente vuelos interiores de la UE, tendrán que realizar inversiones para proporcionar datos API al encaminador (75 millones EUR⁵²). Sin embargo, para el sector aéreo en general, estos costes se compensarán con el enfoque racionalizado y centralizado de transmisión de la información a las autoridades nacionales competentes. Por ejemplo, la entrega de datos API a las autoridades fronterizas y a las Unidades de Información sobre los Pasajeros (UIP) a través de una ventanilla única reducirá sustancialmente el número de conexiones, limitando así los costes de funcionamiento (+ 12,545 millones EUR al año en lugar de + 40,3 millones) y reducirá las sanciones impuestas habitualmente por datos de viaje deficientes o por la falta de datos (80 millones EUR al año).

Los **aeropuertos** se beneficiarán de la reducción de los tiempos de cruce de fronteras, lo que reducirá indirectamente la necesidad de terreno (*landhold*) y hará que las transferencias sean más fiables (*hub*)

Los principales beneficiarios son **las autoridades policiales (Unidades de Información sobre los Pasajeros) y las autoridades nacionales de gestión de fronteras**. La recogida de datos mutualizada será menos costosa a largo plazo (20 millones EUR al año). El enfoque sistemático y coherente ayudará a hacer un uso más eficiente de los recursos para las inspecciones fronterizas en los aeropuertos. La disponibilidad y exactitud de los datos sobre los viajeros permitirán a las Unidades de Información sobre los Pasajeros hacer un seguimiento más fiable y eficiente del movimiento de sospechosos conocidos e identificar patrones de viaje sospechosos de personas desconocidas que puedan estar implicadas en actividades terroristas o delictivas graves.

Los **ciudadanos** se beneficiarán directa e indirectamente de la facilitación de los viajes y la entrada al espacio Schengen, así como de la mejora de la lucha contra la delincuencia y la reducción de la tasa de delincuencia. Son los verdaderos beneficiarios de esta iniciativa, que contribuye a aumentar su protección.

1.4.4. Indicadores de rendimiento

Precisar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.

Puesta en funcionamiento del encaminador central:

- fecha de entrada en funcionamiento (prevista y notificada periódicamente por el Consejo de Administración de eu-LISA) (objetivo: T0 + 5 años)

Objetivo específico n.º 1:

⁵²

Véase la evaluación de impacto.

- Porcentaje de compañías aéreas conectadas al encaminador central que explotan rutas fuera del espacio Schengen (objetivo: 100 %)
- Número de autoridades nacionales de gestión de fronteras que reciben información del encaminador central
- Número de conexiones directas entre las compañías aéreas y las autoridades nacionales de gestión de fronteras para API (objetivo: 0)
- Ratio: Número de conjuntos de datos API transmitidos directamente a las autoridades nacionales de gestión de fronteras ÷ Número de conjuntos de datos API transmitidos al encaminador (objetivo: 0 %)
- Porcentaje de vuelos en los que las autoridades nacionales de gestión de fronteras recibieron conjuntos de datos API (objetivo: 100 %)
- Porcentaje de vuelos en los que las autoridades nacionales de gestión de fronteras recibieron conjuntos de datos API menos de 30 minutos después del despegue (100 %)
- Número e importe de las multas impuestas a las compañías aéreas por embarcar a un viajero sobre la base de un documento de viaje cuyos datos legibles por máquina no son auténticos (objetivo: 0)
- Número e importe de las multas impuestas a las compañías aéreas por conjuntos de datos inexactos o incompletos (objetivo: 0)
- Número e importe de las multas impuestas a las compañías aéreas por falta de conjuntos de datos (objetivo: 0)
- Porcentaje de conjuntos de datos API con un conjunto completo de datos de identidad (100 %)
- Porcentaje de conjuntos de datos API sintácticamente correctos (100 %)
- Número de viajeros previamente inspeccionados en vuelos de entrada cubiertos: (mismo número que el de los viajeros entrantes)
- Porcentaje de respuestas positivas detectadas en la frontera que ya se detectaron durante las inspecciones previas de los vuelos de entrada cubiertos: objetivo: 100 %

Objetivo específico n.º 2:

- Porcentaje de compañías aéreas conectadas a la interfaz de las compañías aéreas / al encaminador central que explotan rutas dentro de la UE (objetivo: 100 %)
- Número de UIP conectadas al encaminador central (objetivo: 26)
- Número de conexiones directas entre compañías aéreas y UIP para API (objetivo: 0)
- Ratio: Número de conjuntos de datos API transmitidos directamente a la UIP ÷ Número de conjuntos de datos API transmitidos al encaminador (objetivo: 0 %)
- Porcentaje de datos PNR recibidos con los datos API correspondientes (objetivo: 100 %)

- Número de correspondencias y respuestas positivas automatizadas (solo con datos PNR, solo con datos API, tanto con PNR como con API)

--

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa

Ambas iniciativas requieren el desarrollo, seguido del mantenimiento y la explotación, de un encaminador central («el encaminador API»), con dos períodos transitorios.

A/ Diseño y desarrollo

La fase de diseño abarca el encaminador, los componentes técnicos necesarios para hacer funcionar el encaminador y las herramientas de apoyo conjunto a eu-LISA, a las compañías aéreas y a los Estados miembros en el cumplimiento de sus respectivas obligaciones.

Depende de: i) la adopción de los Reglamentos propuestos, ii) la entrega de los componentes técnicos del encaminador y la interfaz de las compañías aéreas que, a su vez, dependen de iii) la finalización prevista de otros proyectos de desarrollo en el seno de eu-LISA, a raíz de la cual se liberarían recursos humanos que podrían reasignarse a otros puestos y con otras funciones.

Se parte de la base de que las propuestas legislativas se envíen a los colegisladores a finales de 2022 y de que el proceso de adopción se complete a finales de 2023, por analogía con el tiempo requerido para otras propuestas. El inicio del período de desarrollo se fija a finales de 2025 (= T0) para tener un punto de referencia a partir del cual se contabilicen las duraciones, y no las fechas absolutas. Si la adopción por los colegisladores tuviera lugar en una fecha posterior, todo el calendario se modificaría en consecuencia. Se espera que el período de desarrollo se complete en estas condiciones a finales de 2028 (T0 + 3 años).

B/ Funcionamiento

La entrada en funcionamiento depende, por tanto, de la entrada en funcionamiento del encaminador y de la interfaz de las compañías aéreas (T1 = T0 + 3 años).

C/ Período transitorio

El período transitorio depende de la entrada en funcionamiento del encaminador y de la interfaz de las compañías aéreas, y permite que tanto las compañías aéreas como los Estados miembros cumplan progresivamente sus obligaciones respectivas:

- para las compañías aéreas: la conexión y transmisión de datos API a la interfaz de la compañía aérea y la recogida sistemática de datos por medios automatizados;
- para los Estados miembros: la recogida de datos API a través del encaminador.

Este período debe finalizar dos años después de la entrada en funcionamiento del encaminador y de la interfaz de las compañías aéreas: (T1 + 2 años).

Calendario

Future legal proposals indicative timelines (subject to timely adoption) / Years	Prep (Procurement, Studies, Recruitment)		Implementation (Analysis, Design, Build, Test, Deploy)		Operations & Maintenance				
	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
e-CODEX (Entry into force: June 2022)	[Timeline bar: 2022 (Prep), 2023 (Prep), 2024 (Implementation), 2025 (Implementation), 2026 (Implementation), 2027 (Implementation), 2028 (Implementation), 2029 (Implementation), 2030 (Implementation)]								
Prum II <i>(legislative proposal presented in December 2021, foreseen adoption by co-legislators in 2024)</i>	[Timeline bar: 2022 (Prep), 2023 (Prep), 2024 (Prep), 2025 (Implementation), 2026 (Implementation), 2027 (Implementation), 2028 (Implementation), 2029 (Implementation), 2030 (Implementation)]								
Joint Investigation Teams (JITs) Platform <i>(legislative proposal presented in December 2021, foreseen adoption by co-legislators in 2023, Parliament proposed a change in timeline, shifting the EiO in 2025)</i>	[Timeline bar: 2022 (Prep), 2023 (Prep), 2024 (Prep), 2025 (Implementation), 2026 (Implementation), 2027 (Implementation), 2028 (Implementation), 2029 (Implementation), 2030 (Implementation)]								
Visa Digitalisation <i>(legislative proposal presented in April 2022, foreseen adoption by co-legislators in 2023)</i>	[Timeline bar: 2022 (Prep), 2023 (Prep), 2024 (Implementation), 2025 (Implementation), 2026 (Implementation), 2027 (Implementation), 2028 (Implementation), 2029 (Implementation), 2030 (Implementation)]								
Advanced Passenger Information (API) Router <i>(currently in impact assessment stage by COM, foreseen two Regulations to be presented around autumn 2022)</i>	[Timeline bar: 2022 (Prep), 2023 (Prep), 2024 (Prep), 2025 (Implementation), 2026 (Implementation), 2027 (Implementation), 2028 (Implementation), 2029 (Implementation), 2030 (Implementation)]								

- 1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como mejor coordinación, seguridad jurídica, mejora de la eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.*

Motivos para actuar en el ámbito europeo (ex ante)

El Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) faculta explícitamente a la Unión para desarrollar una política común sobre las inspecciones a las que están sujetas las personas que cruzan las fronteras exteriores, lo que constituye un objetivo claro que debe perseguirse a escala de la UE, y sobre la lucha contra la inmigración ilegal. Al mismo tiempo, se trata de ámbitos de competencia compartida entre la UE y los Estados miembros.

La evaluación de impacto que acompaña a la propuesta puso de manifiesto que: i) no todas las personas que cruzan las fronteras exteriores para llegar a la Unión son objeto de inspecciones previas con datos API, y ii) persisten algunas lagunas en los datos recogidos a efectos del PNR cuando faltan datos API, lo que es especialmente cierto en el caso de los vuelos interiores de la UE. La acción de la UE en este ámbito tiene por objeto resolver estas cuestiones, lo cual puede hacerse aplicando el principio de subsidiariedad, pertinente en este ámbito de competencia compartida, ya que los objetivos previstos no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por sí solos y pueden lograrse mejor a escala de la UE, debido a la escala o a los efectos de la acción propuesta:

i) Los Estados miembros por sí solos no podrían aplicar eficazmente unas normas operativas claras y comunes sobre el tratamiento de los datos API para la gestión de las fronteras y la lucha contra la inmigración ilegal, especialmente en lo que se refiere a las inspecciones previas, que son fundamentales para un enfoque armonizado en toda la Unión y, en particular, en el espacio Schengen para el cruce de las fronteras exteriores (Código de fronteras Schengen).

ii) Del mismo modo, los Estados miembros por sí solos no podrían abordar eficazmente los problemas relacionados con el tratamiento de datos API con fines policiales, ya que la Directiva API es un instrumento de Schengen y no regula la captura y la transmisión de los datos API en los vuelos interiores de la UE. A falta de datos API que complementen los datos PNR de estos vuelos, los Estados miembros han aplicado diversas medidas destinadas a compensar la falta de datos de identidad de los viajeros. Esto incluye controles físicos de conformidad a fin de verificar los datos de identidad entre el documento de viaje y la tarjeta de embarque que generan nuevos problemas, sin resolver el problema subyacente de no disponer de datos API.

Por lo tanto, sería necesario actuar a escala de la UE en relación con los datos API para abordar eficazmente los problemas detectados siguiendo el principio de subsidiariedad. La Estrategia de la Comisión para un espacio Schengen plenamente operativo y resiliente⁵³, de junio de 2021, también insta a ello para aumentar el uso de los datos API en combinación con los datos PNR en los vuelos interiores de la UE, a fin de mejorar significativamente la seguridad interior. Además de la necesidad de reforzar el espacio Schengen como prioridad política de la Unión, la

⁵³ COM(2021) 277 final, de 2.6.2021.

necesidad actual de una acción de la UE en materia de API, a pesar de la posición particular de Irlanda, también se deriva de la reciente evolución legislativa por lo que respecta a la gestión de las fronteras exteriores de la Unión:

– Los reglamentos de interoperabilidad de 2019 permitirán efectuar inspecciones sistemáticas de las personas que crucen las fronteras exteriores de Schengen cotejando sus datos con toda la información disponible en los sistemas de información centralizados de la UE para la gestión de la seguridad, las fronteras y la migración. El establecimiento de un mecanismo centralizado de transmisión de datos API a escala de la UE es la continuación lógica de este concepto.

– En las fronteras exteriores de Schengen, el uso de datos API complementaría eficazmente la inminente entrada en funcionamiento del Sistema de Entradas y Salidas (SES) y del Sistema Europeo de Información y Autorización de Viajes (SEIAV). El uso de datos API seguiría siendo necesario para la gestión de las fronteras exteriores, ya que informa previamente a los guardias de fronteras de si un viajero ha embarcado efectivamente en un avión desde un tercer país y está a punto de entrar en el espacio Schengen, facilitando así las inspecciones fronterizas que tendrán lugar una vez que el viajero llegue a las fronteras exteriores.

Valor añadido de la Unión que se espera generar (*ex post*)

– Las compañías aéreas deberían beneficiarse del ahorro de los costes técnicos, operativos, de infraestructura y administrativos al reducirse sustancialmente el número de conexiones, formatos de intercambio, procedimientos y mensajes enviados a las autoridades de gestión de fronteras de los Estados miembros y a las Unidades de Información sobre los Pasajeros (en teoría divididos por 26), a pesar del aumento global del volumen de pasajeros y vuelos afectados por la iniciativa.

– Las normas armonizadas sobre la recogida de datos API deberían tener repercusiones indirectas en el volumen y la calidad de la cooperación policial, mejorando así la **resolución de los casos de delincuencia transfronteriza relacionados con el vector aéreo**: los intercambios de UIP a UIP podrían ampliarse en la medida en que la UIP asociada tenga más posibilidades de encontrar información adecuada en su homóloga (recogida sistemática) o conozca con suficiente antelación las posibilidades de disponer de ella (normas selectivas sobre recogida de datos basadas en la evaluación de riesgos con arreglo a normas armonizadas).

– La reducción de las lagunas de información restantes sobre los operadores dispersos (aviación de negocios, vuelos chárter) o los viajeros que aún no han sido objeto de ninguna inspección (tripulación) ayudaría a prevenir, detectar y reducir el tráfico (de drogas y de seres humanos) que se aprovechó de estos vectores inmunes.

1.5.3. Conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

La experiencia adquirida con el desarrollo de sistemas informáticos en el ámbito de la justicia y los asuntos de interior, basados en el intercambio de datos con terceros (por ejemplo, compañías aéreas), bien como objetivo principal en un enfoque descentralizado (Directivas API o PNR), bien de forma accesoria pero centralizada, como el SES y el SEIAV (pasarela para los transportistas), permitió extraer las siguientes conclusiones:

1. La aplicación de un nuevo reglamento que imponga nuevas obligaciones a las compañías aéreas puede ser difícil: el panorama algo disperso en el que participan

muchos agentes pequeños puede dar lugar a una falta de sensibilización y a una adopción lenta. La plena aplicación de la API y del PNR a la totalidad de las compañías aéreas puede resultar difícil, sobre todo cuando la información de los viajeros deba recogerse de la aviación de negocios y de los vuelos chárter. Las campañas de comunicación, junto con la coordinación con eu-LISA y las autoridades de los Estados miembros, serían fundamentales para alcanzar plenamente el objetivo.

Además, la experiencia adquirida con el despliegue sobre el terreno de sistemas de información centralizados de la UE que requieren una adaptación o ampliación de los sistemas nacionales (VIS, SIS) ha demostrado que:

2. La aplicación del componente central puede verse afectada por sobrecostes y retrasos que pueden obedecer a cambios en los requisitos, debido a la falta de instrumentos jurídicos subyacentes que establezcan su finalidad, alcance, funciones y especificaciones técnicas. De ahí que **la fase preparatoria de diseño deba esperar a que el instrumento jurídico y sus actos de ejecución y delegados estén listos.**

2. En cuanto al despliegue del sistema sobre el terreno a nivel nacional, un enfoque progresivo con niveles funcionales incrementales (refundición del SIS) es el más adecuado para aplicar conjuntos funcionales cada vez más complejos y puede hacer madurar el desarrollo tanto central como nacional al reducir el énfasis en la garantía de la calidad y aumentar la estabilidad de los resultados, algo crucial cuando hay que probar múltiples sistemas nacionales en relación con el sistema central (disponibilidad de un entorno de pruebas estable). Un enfoque progresivo que comience con unos pocos emplazamientos y alcance un número cada vez mayor de emplazamientos de manera oportuna ayuda a los Estados miembros a gestionar la carga en el flujo de trabajo en materia de contratación pública, aliviando la presión sobre los recursos financieros y la cadena logística. Esto ayuda a procesar las reacciones sobre el terreno de un conjunto limitado de emplazamientos piloto, en lugar de favorecer la exposición a un flujo masivo inmanejable de reacciones, algunas de ellas negativas. Las conclusiones extraídas de los emplazamientos piloto pueden facilitar el despliegue masivo posterior al incorporarse a una estrategia de formación. El sistema central se beneficia de un aumento progresivo del tratamiento y las infraestructuras y, en caso necesario, se adapta. Por último, un enfoque progresivo basado en criterios de riesgo vinculados a factores geográficos (VIS) ayuda a centrarse, por ejemplo, en las situaciones comerciales más complejas, lo que ayuda a ultimar todo el espectro funcional de los sistemas central y nacionales. Por lo tanto, **debe favorecerse un enfoque progresivo basado en fases transitorias, proyectos piloto, etapas funcionales incrementales o un despliegue geográfico incremental.**

3. Puede resultar difícil tener una visión de conjunto del grado de avance en algunos Estados miembros (SIS inicial, VIS), en particular, en aquellos que no hayan contemplado las actividades correspondientes en su programación plurianual o cuya programación adolezca de falta de precisión. En el caso del SES, el SEIAV y la interoperabilidad, se previó un mecanismo de reembolso de los costes de integración de los Estados miembros que ayudó a hacer un seguimiento del esfuerzo de aplicación. **Por lo tanto, deben buscarse disposiciones para obtener una visión más fiable del nivel de integración de cada Estado miembro.**

1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

Las inversiones necesarias a escala de la UE y de los Estados miembros pueden financiarse durante el marco financiero plurianual (MFP) 2021-2027 para los Fondos de Asuntos de Interior, utilizando el Fondo de Seguridad Interior (FSI) y el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados (IGFV), como parte del Fondo para la Gestión Integrada de las Fronteras. La financiación posterior al año 2027 se incluirá en las negociaciones del próximo MFP.

1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación

Los créditos necesarios para financiar el desarrollo del encaminador API por parte de eu-LISA (34,967 millones EUR) no se han planificado en el marco de las asignaciones del MFP 2021-2027 para eu-LISA ni para la DG HOME (2,653 millones EUR), ya que se trata de una nueva propuesta cuyos importes no se conocían en el momento en que se presentó el MFP 2021-2027. Por consiguiente, se ha propuesto reforzar el presupuesto de eu-LISA y de la DG HOME para los importes necesarios en 2024, 2025, 2026 y 2027 mediante la reducción de los correspondientes instrumentos temáticos del Instrumento de Gestión de las Fronteras y Visados (IGFV).

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

duración limitada

- en vigor desde [el] [DD.MM]AAAA hasta [el] [DD.MM]AAAA
- incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA para los créditos de compromiso y desde AAAA hasta AAAA para los créditos de pago.

duración ilimitada

- ejecución con una fase de puesta en marcha desde 2024 hasta 2028,
- seguida de su pleno funcionamiento a partir de 2029.

1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)⁵⁴

Gestión directa por la Comisión

- por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;
- por las agencias ejecutivas.

Gestión compartida con los Estados miembros

Gestión indirecta mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

- terceros países o los organismos que estos hayan designado;
- organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);
- el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;
- los organismos a que se hace referencia en los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;
- organismos de Derecho público;
- organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;
- personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.
- *Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.*

Observaciones

⁵⁴ Los detalles sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

Se espera que la fase de diseño y desarrollo del encaminador API dure cuatro años durante los cuales eu-LISA desarrollará los componentes. El encaminador API estará operativo a finales de 2028.

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Normas en materia de seguimiento e informes

Especificar la frecuencia y las condiciones de dichas medidas.

Gestión compartida:

Cada Estado miembro establecerá sistemas de gestión y control de su programa y garantizará la calidad y fiabilidad del sistema de seguimiento y de los datos sobre los indicadores, de conformidad con el Reglamento sobre disposiciones comunes⁵⁵ (RDC). Los Estados miembros remitirán cada año un paquete de fiabilidad, que incluirá las cuentas anuales, la declaración de gestión y los dictámenes de la autoridad de auditoría sobre las cuentas, el sistema de gestión y control y la legalidad y regularidad del gasto declarado en las cuentas anuales. La Comisión se servirá de este paquete de fiabilidad para determinar el importe financiable con cargo al Fondo/Instrumento en el ejercicio. Cada dos años se organizará una reunión de revisión entre la Comisión y cada Estado miembro para examinar el rendimiento de cada programa. Los Estados miembros enviarán seis veces al año los datos de cada programa desglosados por objetivos específicos. Estos datos se refieren al coste de las operaciones y a los valores de los indicadores comunes de realización y de resultados.

Por lo que respecta a los Fondos de Asuntos de Interior, los Estados miembros enviarán un informe anual de rendimiento que deberá contener información sobre el progreso en la ejecución de sus programas y en la consecución de los hitos y metas. Asimismo, mencionará cualquier cuestión que afecte a la ejecución del programa y describirá la medida adoptada para resolverla.

Con arreglo a los Fondos de Asuntos de Interior 2021-2027, todos los Estados miembros presentarán un informe final de rendimiento. El informe final deberá centrarse en el progreso registrado en la consecución de los objetivos del programa y deberá proporcionar una visión de conjunto de las cuestiones clave que afectaron a su ejecución, las medidas adoptadas para resolverlas y la evaluación de la eficacia de estas medidas. Además, deberá indicar la contribución del programa a la solución de los desafíos señalados en las recomendaciones pertinentes de la UE dirigidas al Estado miembro, el progreso realizado en la consecución de las metas establecidas en el marco de rendimiento, las conclusiones de las evaluaciones pertinentes y las medidas adoptadas a raíz de esas conclusiones, y los resultados de las acciones de comunicación.

Gestión indirecta

El seguimiento y la elaboración de informes sobre la propuesta se atenderán a los principios expuestos en el Reglamento eu-LISA y en el Reglamento Financiero de la UE, y serán acordes al enfoque común sobre las agencias descentralizadas. En particular, eu-LISA debe mandar cada año a la Comisión, al Parlamento Europeo y al

⁵⁵Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el Fondo de Asilo, Migración e Integración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados.

Consejo un documento único de programación que contenga los programas de trabajo plurianuales y anuales y la programación de los recursos. Este documento establece los objetivos, los resultados esperados y los indicadores de rendimiento para supervisar la consecución de los objetivos y los resultados. eu-LISA también debe presentar un informe anual de actividades consolidado al Consejo de Administración. Este informe incluye, en particular, información sobre la consecución de los objetivos y los resultados establecidos en el documento único de programación. El informe también debe enviarse a la Comisión, al Parlamento Europeo y al Consejo.

Además, tal como se indica en el artículo 39 del Reglamento de eu-LISA, a más tardar el 12 de diciembre de 2023, y posteriormente cada cinco años, la Comisión, de acuerdo con sus directrices y previa consulta al Consejo de Administración, evaluará el rendimiento de la Agencia en relación con los objetivos, el mandato, la localización y las funciones de esta. Dicha evaluación incluirá asimismo un examen de la aplicación del presente Reglamento y del modo y la medida en que la Agencia contribuye efectivamente a la gestión operativa de los sistemas informáticos de gran magnitud y a la creación de un entorno informático coordinado, rentable y coherente a escala de la Unión en el espacio de libertad, seguridad y justicia. Dicha evaluación sopesará, en particular, la posible necesidad de modificar el mandato de la Agencia y las repercusiones financieras de toda modificación de esa índole. El Consejo de Administración podrá formular recomendaciones a la Comisión relativas a la modificación del presente Reglamento.

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. Justificación del modo / de los modos de gestión, el/los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos

Gestión compartida

Para el período 2021-2027, el Reglamento (UE) 2021/1148 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece, como parte del Fondo para la Gestión Integrada de las Fronteras, el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados y el Reglamento (UE) 2021/1149 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se crea el Fondo de Seguridad Interior, se gestionarán por primera vez con arreglo a las normas del RDC (Reglamento sobre Disposiciones Comunes).

Por lo que respecta a la gestión compartida, el RDC se basa en la estrategia de gestión y control existente para el período de programación 2014-2020, pero introduce algunas medidas destinadas a simplificar la aplicación y reducir la carga de control tanto a nivel de los beneficiarios como de los Estados miembros.

Las novedades incluyen:

- La supresión del procedimiento de designación, lo que debería permitir acelerar la ejecución de los programas.
- Las verificaciones de la gestión (administrativas y sobre el terreno) que realizará la autoridad de gestión en función del riesgo (en comparación con el 100 % de controles administrativos requeridos en el período de programación 2014-2020). Además, bajo determinadas condiciones, las autoridades de gestión pueden aplicar

disposiciones de control proporcionadas en consonancia con los procedimientos nacionales.

- Condiciones para evitar realizar varias auditorías sobre una misma operación o unos mismos gastos.

Las autoridades del programa deberán presentar a la Comisión solicitudes intermedias de pago sobre la base de los gastos que hayan sufragado los beneficiarios. El RDC posibilita que las autoridades de gestión lleven a cabo verificaciones de la gestión en función del riesgo y también contempla controles específicos (por ejemplo, verificaciones sobre el terreno por parte de la autoridad de gestión y auditorías de operaciones/gastos por la autoridad de auditoría) una vez hayan sido declarados los gastos correspondientes a la Comisión en las solicitudes intermedias de pago (hasta seis por año). El RDC establece la limitación de los pagos intermedios de la Comisión al 95 % de los importes incluidos en la solicitud de pago para paliar el riesgo de que se reembolsen gastos no financiables, dado que inicialmente solo se ha llevado a cabo una parte de los controles nacionales. La Comisión abonará el saldo restante después de la liquidación de cuentas anual, previa recepción del paquete de fiabilidad de las autoridades de gestión del programa. Cualquier irregularidad detectada por la Comisión o por el Tribunal de Cuentas Europeo tras la transmisión del paquete anual de fiabilidad puede dar lugar a correcciones financieras netas.

Gestión indirecta

Parte de la propuesta se ejecutará a través del presupuesto de eu-LISA, mediante gestión indirecta.

De conformidad con el principio de buena gestión financiera, el presupuesto de eu-LISA se ejecutará velando por un control interno eficaz y eficiente, lo que implica que eu-LISA tiene la obligación de aplicar una estrategia de control adecuada coordinada entre los actores pertinentes que intervienen en la cadena de control.

Por lo que respecta a los controles *a posteriori*, eu-LISA, como agencia descentralizada, está sujeta en particular a:

- una auditoría interna por el Servicio de Auditoría Interna de la Comisión;
- informes anuales del Tribunal de Cuentas Europeo que ofrezcan una declaración sobre la fiabilidad de las cuentas anuales y la legalidad y regularidad de las operaciones subyacentes;
- la aprobación de la gestión anual concedida por el Parlamento Europeo;
- posibles investigaciones llevadas a cabo por la OLAF para garantizar, en particular, la correcta utilización de los recursos asignados a las agencias.

En cuanto que DG asociada a eu-LISA, la DG HOME aplicará su estrategia de control de las agencias descentralizadas para garantizar una presentación de informes fiable en el marco de su informe anual de actividad. Si bien las agencias descentralizadas son plenamente responsables de la ejecución de su presupuesto, la DG HOME es responsable del pago periódico de las contribuciones anuales establecidas por las autoridades presupuestarias de la UE.

Por último, el Defensor del Pueblo Europeo ofrece un nivel adicional de control y rendición de cuentas en eu-LISA.

2.2.2. *Información relativa a los riesgos identificados y al / a los sistema(s) de control interno establecido(s) para atenuarlos*

En esta fase no se han identificado riesgos específicos.

En cuanto a la gestión parcial en régimen de gestión compartida, los riesgos generales relacionados con la ejecución de los programas en vigor se refieren a la infrautilización del Fondo/Instrumento por parte de los Estados miembros y los posibles errores derivados de la complejidad normativa y de las deficiencias de los sistemas de gestión y control. La propuesta de RDC simplifica el marco normativo mediante la armonización de las normas y de los sistemas de gestión y control de los distintos fondos ejecutados en régimen de gestión compartida. A su vez, simplifica los requisitos de control (por ejemplo, verificaciones de la gestión en función del riesgo, posibilidad de aplicar medidas de control proporcionadas sobre la base de los procedimientos nacionales, limitaciones de la labor de auditoría en cuanto al tiempo y/u operaciones específicas).

Para el presupuesto ejecutado por eu-LISA, se requiere un marco de control interno específico basado en el marco de control interno de la Comisión Europea. El documento único de programación debe proporcionar información sobre los sistemas de control interno, mientras que el informe anual de actividades consolidado (CAAR, por sus siglas en inglés) ha de contener información sobre la eficiencia y la eficacia de los sistemas de control interno, especialmente por lo que se refiere a la evaluación de riesgos. El CAAR de 2021 señala que la dirección de la Agencia se mostró razonablemente segura de que, en general, existen controles adecuados y de que funcionan según lo previsto. Además, se supervisaron y atenuaron adecuadamente los riesgos, y se aplican diversas mejoras y refuerzos en caso necesario.

La Estructura de Auditoría Interna de eu-LISA también proporciona otro nivel de supervisión interno sobre la base de un plan anual de auditoría, en particular teniendo en cuenta la evaluación de riesgos en eu-LISA. La Estructura de Auditoría Interna ayuda a eu-LISA a alcanzar sus objetivos mediante la adopción de un enfoque sistemático y disciplinado para evaluar la eficacia de los procesos de gestión, control y gobernanza de riesgos, así como mediante la formulación de recomendaciones para su mejora.

Además, el Supervisor Europeo de Protección de Datos y el delegado de protección de datos de eu-LISA (una función independiente vinculada directamente a la Secretaría del Consejo de Administración) supervisan el tratamiento de los datos personales por parte de eu-LISA.

Por último, en cuanto que DG asociada a eu-LISA, la DG HOME lleva a cabo un ejercicio anual de gestión de riesgos para detectar y evaluar los posibles riesgos elevados relacionados con las operaciones de las agencias, incluida eu-LISA. Los riesgos considerados críticos se notifican anualmente en el plan de gestión de la DG HOME y van acompañados de un plan de acción en el que se indican las medidas de mitigación previstas.

2.2.3. *Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

En cuanto a la gestión parcial compartida, se espera que el coste de los controles se mantenga estable o que pueda reducirse para los Estados miembros.

Se conseguirá un aumento de la eficiencia en la ejecución de los programas de los Fondos de Asuntos de Interior para el período 2021-2027 y un aumento de los pagos a los Estados miembros.

Con la introducción en el RDC aplicable a los Fondos de Asuntos de Interior del enfoque basado en el riesgo para la gestión y los controles, junto con un mayor impulso para adoptar opciones de costes simplificados, se espera que se reduzca aún más el coste de los controles para los Estados miembros.

En el caso de eu-LISA, la ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados» es comunicada por la Comisión. El informe anual de actividades de 2021 de la DG HOME informa de una ratio del 0,08 % en relación con las entidades encargadas de la gestión indirecta y los organismos descentralizados, incluida eu-LISA.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especificar las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, en la estrategia de lucha contra el fraude.

La DG HOME seguirá aplicando su estrategia de lucha contra el fraude en consonancia con la estrategia de lucha contra el fraude de la Comisión, a fin de garantizar, entre otras cosas, que sus controles internos relacionados con la lucha contra el fraude estén plenamente armonizados con la estrategia de lucha contra el fraude de la Comisión y que su enfoque de gestión del riesgo de fraude se oriente a detectar ámbitos de riesgo de fraude y respuestas adecuadas.

Por lo que se refiere a la gestión compartida, los Estados miembros garantizarán la legalidad y regularidad de los gastos incluidos en las cuentas presentadas a la Comisión. En este contexto, los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para prevenir, detectar y corregir las irregularidades. Al igual que en el anterior ciclo de programación 2014-2020, en el período de programación 2021-2027 los Estados miembros también estarán obligados a establecer procedimientos para la detección de irregularidades y de lucha contra el fraude, junto con el Reglamento Delegado específico de la Comisión sobre la notificación de irregularidades. Las medidas antifraude seguirán siendo un principio transversal y una obligación de los Estados miembros.

Por lo que se refiere a la gestión indirecta, las medidas relacionadas con la lucha contra el fraude, la corrupción y cualesquiera otras actividades ilegales se esbozan, por ejemplo, en el artículo 50 del Reglamento eu-LISA y en el título X del Reglamento Financiero de eu-LISA.

En particular, eu-LISA participará en las actividades de prevención del fraude de la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude e informará sin demora a la Comisión de los casos de presunto fraude y otras irregularidades financieras, en consonancia con su estrategia interna de lucha contra el fraude, revisada y adoptada en agosto de 2022 y que abarca el período 2022-2024.

Además, como DG asociada, en octubre de 2021, la DG HOME adoptó una nueva estrategia de lucha contra el fraude, junto con el plan de acción que la acompaña, que refuerza aún más las capacidades de lucha contra el fraude de la DG y las adapta a un entorno en constante evolución. Tiene en cuenta las novedades introducidas por la Estrategia de Lucha contra el Fraude de la Comisión de 2019 y los ajustes requeridos por el MFP 2021-2027.

Las agencias descentralizadas, incluida eu-LISA, entran en el ámbito de aplicación de la estrategia. El informe anual de actividades de 2021 de la DG HOME llegó a la conclusión de que los procesos de prevención y detección del fraude funcionaban satisfactoriamente y, por tanto, contribuían a garantizar la consecución de los objetivos de control interno.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gastos	Contribución			
	Número	CD/CND ⁵⁶	de países de la AELC ⁵⁷	de países candidatos ⁵⁸	de terceros países	en el sentido del artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
4	11 02 01 Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados	CD	NO	NO	SÍ	NO
4	11.01.01 – Gasto de ayuda para el «Fondo para la Gestión Integrada de las Fronteras (FGIF) – Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados (IGFV)»	CND	NO	NO	SÍ	NO
4	11 10 02 Agencia de la Unión Europea para la Gestión Operativa de Sistemas Informáticos de Gran Magnitud en el Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia («eu-LISA»)	CND	NO	NO	SÍ	NO
5	12 02 01 Fondo de Seguridad Interior (FSI)	CD	NO	NO	NO	NO
5	11.02.02 – Gasto de ayuda para el Fondo de Seguridad Interior (FSI) – Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados (IGFV)	CND	NO	NO	NO	NO

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gastos	Contribución			
	Número	CD/CND	de países de la AELC	de países candidatos	de terceros países	en el sentido del artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento

⁵⁶ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

⁵⁷ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁵⁸ Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

						Financiero
	[XX.YY.YY.YY]		SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	4	Migración y Gestión de las Fronteras
--	---	--------------------------------------

DG HOME			Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total 21-27	Año 2028	Año 2029	Año 2030	Año 2031	Año 2032	Año 2033	Año 2034	Total 28-34	TOTAL
• Créditos de operaciones																
11 02 01 Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados (IGFV)	Créditos de compromiso	1a)				8,250	8,250	7,838	9,075	10,313	5,363	5,363	5,363	5,363	48,675	56,925
	Créditos de pago	2a)				2,888	2,888	4,393	6,394	8,642	7,734	7,219	6,538	5,610	46,530	49,418
11 10 02 Agencia de la Unión Europea para la Gestión Operativa de Sistemas Informáticos de Gran Magnitud en el Espacio de Libertad, Seguridad y Justicia («eu-LISA»)	Créditos de compromiso	1b)	0,157	2,597	7,958	22,865	33,577	15,415	9,168	9,083	9,083	9,083	9,083	9,083	69,998	103,575
	Créditos de pago	2b)	0,157	2,597	7,958	22,865	33,577	15,415	9,168	9,083	9,083	9,083	9,083	9,083	69,998	103,575
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos ⁵⁹																
Línea presupuestaria		3)														
TOTAL de los créditos de la DG HOME	Créditos de compromiso	= 1a + 1b + 3	0,314	3,993	7,958	31,115	41,827	23,253	18,243	19,396	14,446	14,446	14,446	14,446	118,673	160,500
	Créditos de pago	= 2a +	0,314	3,993	7,958	25,753	36,464	19,808	15,562	17,725	16,817	16,302	15,621	14,693	116,528	152,992

⁵⁹ Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

		2b														
		+3														

• TOTAL de los créditos de operaciones	Créditos de compromiso	4)	0,314	3,993	7,958	31,115	41,827	23,253	18,243	19,396	14,446	14,446	14,446	14,446	118,673	160,500
	Créditos de pago	5)	0,314	3,993	7,958	25,753	36,464	19,808	15,562	17,725	16,817	16,302	15,621	14,693	116,528	152,992
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		6)														
TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 4 del marco financiero plurianual	Créditos de compromiso	= 4 + 6	0,314	3,993	7,958	31,115	41,827	23,253	18,243	19,396	14,446	14,446	14,446	14,446	118,673	160,500
	Créditos de pago	= 5 + 6	0,314	3,993	7,958	25,753	36,464	19,808	15,562	17,725	16,817	16,302	15,621	14,693	116,528	152,992

Rúbrica del marco financiero plurianual	5	Seguridad y Defensa
--	---	---------------------

DG HOME			Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total 21-27	Año 2028	Año 2029	Año 2030	Año 2031	Año 2032	Año 2033	Año 2034	Total 28-34	TOTAL
• Créditos de operaciones																
12 02 01 Fondo de Seguridad Interior (FSI)	Créditos de compromiso	1a)				3,300	3,300	3,135	3,630	4,125	2,145	2,145	2,145	2,145	19,470	22,770
	Créditos de pago	2a)				1,155	1,155	1,757	2,558	3,457	3,094	2,888	2,615	2,244	18,612	19,767
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos ⁶⁰																

⁶⁰ Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

Línea presupuestaria		3)															
TOTAL de los créditos de la DG HOME	Créditos de compromiso	= 1a + 1b +3				3,300	3,300	3,135	3,630	4,125	2,145	2,145	2,145	2,145	19,470	22,770	
	Créditos de pago	= 2a + 2b +3				1,155	1,155	1,757	2,558	3,457	3,094	2,888	2,615	2,244	18,612	19,767	

• TOTAL de los créditos de operaciones	Créditos de compromiso	4)				3,300	3,300	3,135	3,630	4,125	2,145	2,145	2,145	2,145	19,470	22,770
	Créditos de pago	5)				1,155	1,155	1,757	2,558	3,457	3,094	2,888	2,615	2,244	18,612	19,767
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		6)														
TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	Créditos de compromiso	= 4 + 6				3,300	3,300	3,135	3,630	4,125	2,145	2,145	2,145	2,145	19,470	22,770
	Créditos de pago	= 5 + 6				1,155	1,155	1,757	2,558	3,457	3,094	2,888	2,615	2,244	18,612	19,767

• TOTAL de los créditos de operaciones (todas las líneas operativas)	Créditos de compromiso	4)	0,157	2,597	7,958	34,415	45,127	31,668	31,113	36,721	33,751	33,751	33,751	27,151	227,903	273,030
	Créditos de pago	5)	0,157	2,597	7,958	26,908	37,619	23,413	22,409	28,706	31,461	33,379	34,208	31,589	205,166	242,785
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos (todas las líneas operativas)		6)														
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 6 del marco financiero plurianual (Importe de referencia)	Créditos de compromiso	= 4 + 6	0,157	2,597	7,958	34,415	45,127	26,388	21,873	23,521	16,591	16,591	16,591	16,591	138,143	183,270
	Pagos	= 5 + 6	0,157	2,597	7,958	26,908	37,619	21,565	18,119	21,182	19,911	19,189	18,236	16,937	135,140	172,759

Rúbrica del marco financiero plurianual	7	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

Esta sección debe rellenarse mediante «los datos presupuestarios de carácter administrativo» introducidos primeramente en el [anexo de la ficha de financiación legislativa](#) (anexo V de las normas internas), que se carga en DECIDE a efectos de consulta entre servicios.

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total 21-27	Año 2028	Año 2029	Año 2030	Año 2031	Año 2032	Año 2033	Año 2034	Total 28-34	TOTAL
PARA LA DG HOME															
• Recursos humanos		0,314	0,471	0,471	0,471	1,727	0,471	0,471	0,471	0,471	0,471	0,471	0,471	3,297	5,024
• Otros gastos administrativos		0,187	0,273	0,273	0,273	1,006	0,273	0,273	0,273	0,187	0,187	0,187	0,187	1,488	2,492
TOTAL PARA LA DG HOME	Créditos	0,501	0,744	0,744	0,744	2,732	0,744	0,744	0,666	0,658	0,658	0,658	0,658	4,785	7,516

TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	(Total de los créditos de compromiso = total de los créditos de pago)	0,501	0,744	0,744	0,744	2,732	0,744	0,744	0,666	0,658	0,658	0,658	0,658	4,785	7,516
--	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total 21-27	Año 2028	Año 2029	Año 2030	Año 2031	Año 2032	Año 2033	Año 2034	Total 28-34	TOTAL
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 7 del marco financiero plurianual	Créditos de compromiso	0,815	4,737	8,702	35,159	47,858	27,131	22,617	24,186	17,249	17,249	17,249	17,249	142,928	190,786
	Créditos de pago	0,815	4,737	8,702	27,651	40,351	22,309	18,863	21,847	20,569	19,847	18,894	17,595	139,925	180,275

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados ↓	Tipo ⁶¹	Coste medio	Año 2024		Año 2025		Año 2026		Año 2027		Año 2028		Año 2029		Año 2030		Año 2031		Año 2032		Año 2033		Año 2034		Número total	Coste total	
			N.º Coste		N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste			
OBJETIVO DE INTERÉS COMÚN																											
- Construir el encaminador		44,482	0,004	0,157	0,058	2,597	0,179	7,958	0,507	22,565	0,252	11,205														1	44,482
Explotar el encaminador		9,083							0,300	4,210	9,168	9,083	9,083	9,083	9,083	9,083	9,083	9,083	9,083	9,083	9,083	9,083	9,083	9,083	9,083		59,093
Subtotal del objetivo de interés común			0,157		2,597		7,958		22,865		15,415		9,168		9,083		9,083		9,083		9,083		9,083				103,575
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1																											
- Construir la conexión de los EM	26	1,031							8	8,250	6	6,188	6	6,188	6	6,188										26	26,813
- Mantener la conexión de los EM	26	0,206									8	1,650	14	2,888	20	4,125	26	5,363	26	5,363	26	5,363	26	5,363	26	5,363	30,113
Subtotal del objetivo específico n.º 1									8,250		7,838		9,075		10,313		5,363		5,363		5,363		5,363		5,363		56,925
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2																											
- Conexión de los EM	26	0,413							8	3,300	6	2,475	6	2,475	6	2,475										26	10,725
Mantener la conexión de los EM	26	0,083									8	0,660	14	1,155	20	1,650	26	2,145	26	2,145	26	2,145	26	2,145	26	2,145	12,045

⁶¹ Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

Subtotal del objetivo específico n.º 2		0,000		0,000		0,000		3,300		3,135		3,630		4,125		2,145		2,145		2,145		2,145		22,770
TOTALES		0,157		2,597		7,958		34,415		26,388		21,873		23,521		16,591		16,591		16,591		16,591		183,270

3.2.3. Incidencia estimada en los recursos humanos de eu-LISA

3.2.3.1. Resumen

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028	Año 2029	Año 2030	Año 2031	Año 2032	Año 2033	Año 2034
--	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Agentes temporales (categoría AD)	0,157	1,099	2,198	2,355	4,710	2,355	2,355	2,355	2,355	2,355	2,355
Agentes temporales (categoría AST)											
Agentes contractuales	0,000	0,298	0,680	0,850	1,955	1,105	1,020	1,020	1,020	1,020	1,020
Expertos nacionales en comisión de servicios											

TOTAL	0,157	1,397	2,878	3,205	6,665	3,460	3,375	3,375	3,375	3,375	3,375
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

Necesidades de personal (EJC):

	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028	Año 2029	Año 2030	Año 2031	Año 2032	Año 2033	Año 2034
--	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Agentes temporales (categoría AD)	2,0	14,0	14,0	15,0	30,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
Agentes temporales (categoría AST)											
Agentes contractuales	0,0	7,0	8,0	10,0	23,0	13,0	12,0	12,0	12,0	12,0	12,0
Expertos nacionales en comisión de servicios											

TOTAL	2,0	21,0	22,0	25,0	53,0	28,0	27,0	27,0	27,0	27,0	27,0
--------------	------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

El personal de eu-LISA debe apoyar los esfuerzos de la DG HOME en la elaboración del Derecho derivado a principios de 2024, por lo que el personal deberá estar operativo lo antes posible. Los procedimientos de contratación comenzarán a partir de enero de 2024. Se aplica un factor del 50 % a 2 EJC contratados en 2024 y a 21 EJC en 2025. El resto del personal procede de la redistribución de otros proyectos.

3.2.4. *Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos (de la DG HOME)*

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Total 21-27	Año 2028	Año 2029	Año 2030	Año 2031	Año 2032	Año 2033	Año 2034	Total 28-34	TOTAL
--	----------	----------	----------	----------	-------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-------------	-------

PARA LA RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual														
Recursos humanos	0,314	0,471	0,471	0,471	1,727	0,471	0,471	0,471	0,471	0,471	0,471	0,471	3,297	5,024
Otros gastos administrativos	0,187	0,273	0,273	0,273	1,006	0,273	0,273	0,273	0,187	0,187	0,187	0,187	1,567	2,573
Subtotal para la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	0,501	0,744	0,744	0,744	2,733	0,744	0,744	0,744	0,658	0,658	0,658	0,658	4,864	7,597

Fuera de la RÚBRICA 7⁶² del marco financiero plurianual														
Recursos humanos														
Otros gastos administrativos														
Subtotal fuera de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual														

TOTAL	0,501	0,744	0,744	0,744	2,733	0,744	0,744	0,744	0,658	0,658	0,658	0,658	4,864	7,597
--------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

⁶² Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

3.2.4.1. Necesidades estimadas de recursos humanos (de la DG HOME)

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en unidades de equivalente a jornada completa

	Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028	Año 2029	Año 2030	Año 2031	Año 2032
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)									
20 01 02 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)	2	3	3	3	3	3	3	3	3
20 01 02 03 (Delegaciones)									
01 01 01 01 (Investigación indirecta)									
01 01 01 11 (Investigación directa)									
Otras líneas presupuestarias (especificar)									

**Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa:
EJC)**

20 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)									
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JED en las Delegaciones)									
XX 01 xx yy zz ⁶³	- en la sede								
	- en las Delegaciones								
01 01 01 02 (AC, ENCS, INT - investigación indirecta)									
01 01 01 12 (AC, INT, ENCS - investigación directa)									
Otras líneas presupuestarias (especificar)									
TOTAL	2	3	3	3	3	3	3	3	3

XX es la política o título presupuestario en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	Tres funcionarios para el seguimiento. El personal asume las funciones de la Comisión en la ejecución del programa, consistentes en: comprobar el cumplimiento de la propuesta legislativa, abordar las cuestiones relacionadas con el cumplimiento, preparar informes destinados al Parlamento Europeo y al Consejo, evaluar los avances de los Estados miembros y mantener actualizado el Derecho derivado, en particular por lo que se refiere a la evolución de las normas. Habida cuenta de que el programa es una actividad adicional en comparación con la carga de trabajo actual, se necesita personal adicional (1 EJC).
Personal externo	

⁶³ Subtecho para el personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

3.2.5. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

La propuesta/iniciativa:

- puede ser financiada en su totalidad mediante una redistribución dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).

Puesto que los créditos necesarios para el desarrollo del encaminador API (2024/2028) y los costes recurrentes (a partir de 2029) no se han planificado con cargo a la asignación del MFP 2021-2027 a eu-LISA, ni tampoco para el personal de apoyo de la DG HOME, la financiación necesaria, respectivamente, para el desarrollo y el mantenimiento del encaminador API (33,577 millones EUR en el marco del MFP 2021-2027) y para los esfuerzos de seguimiento de la Comisión (2,732 millones EUR) se pondrá a disposición a través de una compensación presupuestaria con el IGFV (11.02.01 – «Instrumento de Gestión de las Fronteras y Visados») para los importes correspondientes:

Créditos CC = CP millones EUR: 2024: 0,157; 2025: 2,597; 2026: 7,958; 2027: 22,865

Lo que representa 2024-2027: 33,577

El desarrollo y los costes recurrentes a nivel nacional deben financiarse con cargo al sucesor del IGFV para el siguiente MFP.⁶⁴

- requiere el uso de los márgenes no asignados con cargo a la rúbrica correspondiente del MFP o el uso de instrumentos especiales tal como se define en el Reglamento del MFP.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas, los importes correspondientes y los instrumentos propuestos que van a usarse.

- requiere una revisión del MFP.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

3.2.6. *Contribución de terceros*

La propuesta/iniciativa:

- no prevé la cofinanciación por terceros
- prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

⁶⁴ El impacto presupuestario más allá del actual MFP es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el MFP.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
 - 1) en los recursos propios
 - 2) en otros ingresos
 - 3) indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa ⁶⁵							
		Año N	Año N + 1	Año N + 2	Año N + 3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			
Artículo		Pro memoria							

En el caso de los ingresos asignados, especificar la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

11.1002 (eu-LISA), 11.0201 (IGFV)

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula que se utiliza para calcular la incidencia en los ingresos o cualquier otra información).

El presupuesto incluirá una contribución de los países asociados a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen y a las medidas relativas a la digitalización de los visados, según lo establecido en los correspondientes acuerdos en vigor. Las estimaciones se basarán en cálculos de los ingresos para la aplicación del acervo de Schengen en los Estados (Islandia, Noruega y Suiza) que actualmente aportan al presupuesto general de la Unión Europea (pagos consumidos) un importe anual para el ejercicio financiero correspondiente, calculado de acuerdo con su producto interior bruto como porcentaje del producto interior bruto de todos los Estados participantes. El cálculo se basará en cifras de EUROSTAT que están sujetas a considerables variaciones en función de la situación económica de los Estados participantes.

⁶⁵ Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.