Asinado dixitalmente por:
Rexistro electrónico
Data: 23/01/2024 12:17:13
Razón: Rexistro electrónico
Localización: Parlamento de Galicia

PARLAMENTO DE GALICIA

BOLETÍN OFICIAL DO **PARLAMENTO DE GALICIA**

XI lexislatura
Número 626
23 de xaneiro de 2024

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

SUMARIO

1. Procedementos parlamentarios

1.5. Procedementos relativos a outras institucións e órganos
1.5.4. De ámbito europeo
1.5.4.1. Unión Europea

Resolución da Presidencia, do 18 de xaneiro de 2024, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se modifican os Regulamentos (UE) nº 1024/2012 e (UE) 2018/1724 respecto de determinadas obrigas establecidas na Directiva (UE) XXXX/XXXX (Texto pertinente para efectos del EEE) [COM (2023) 636 final] [2023/0462 (COD)] {SEC (2023) 637 final} {SWD (2023) 636 final} {SWD (2023) 664 final}

- 11/UECS-000373 (63903) Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa a Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se modifican os Regulamentos (UE) nº 1024/2012 e (UE) 2018/1724 respecto de determinadas obrigas establecidas na Directiva (UE) XXXX/XXXX (Texto pertinente para efectos del EEE) [COM (2023) 636 final] [2023/0462 (COD)] {SEC (2023) 637 final} {SWD (2023) 636 final} {SWD (2023) 664 final} 235152

Resolución da Presidencia, do 18 de xaneiro de 2024, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello relativo á mellora da cooperación policial en relación coa prevención, detección e investigación do tráfico ilícito de migrantes e trata de seres humanos, e a mellora do apoio por parte de Europol á prevención dos devanditos delitos e a loita contra eles, e polo que se modifica o Regulamento (UE) 2016/794 [COM (2023) 754 final] [2023/0438 (COD)]

- 11/UECS-000374 (63904) Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa a Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello relativo á mellora da cooperación policial en relación coa prevención, detección e investigación do tráfico ilícito de migrantes e trata de seres humanos, e a mellora do apoio por parte de Europol á prevención dos devanditos delitos e a loita contra eles, e polo que se modifica o Regulamento (UE) 2016/794 [COM (2023) 754 final] [2023/0438 (COD)] 235160

Resolución da Presidencia, do 22 de xaneiro de 2024, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello relativo aos dereitos dos viaxeiros no contexto das viaxes multimodais (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM (2023) 752 final] [COM (2023) 752 final anexos [2023/0436 (COD)] {SEC (2023) 392 final} {SWD (2023) 386 final} {SWD (2023) 387 final} {SWD (2023) 389 final}

- 11/UECS-000375 (63910) Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa a Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello relativo aos dereitos dos viaxeiros no contexto das viaxes multimodais (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM (2023) 752 final] [COM (2023) 752 final anexos [2023/0436 (COD)] {SEC (2023) 392 final} {SWD (2023) 386 final} {SWD (2023) 387 final} {SWD (2023) 389 final} 235224

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

4. Informacións e correccións de erros

4.2. Correccións de erros

Corrección de erros na publicación, no Boletín Oficial do Parlamento de Galicia núm. 618, do 27 de decembro de 2023, da Lei da calidade alimentaria de Galicia 235151

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

1. Procedementos parlamentarios

1.5. Procedementos relativos a outras institucións e órganos
1.5.4. De ámbito europeo
1.5.4.1. Unión Europea

- Resolución da Presidencia, do 18 de xaneiro de 2024, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se modifican os Regulamentos (UE) nº 1024/2012 e (UE) 2018/1724 respecto de determinadas obrigas establecidas na Directiva (UE) XXXX/XXXX (Texto pertinente para efectos del EEE) [COM (2023) 636 final] [2023/0462 (COD)] {SEC (2023) 637 final} {SWD (2023) 636 final} {SWD (2023) 664 final}

- 11/UECS-000373 (63903) Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa a Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se modifican os Regulamentos (UE) nº 1024/2012 e (UE) 2018/1724 respecto de determinadas obrigas establecidas na Directiva (UE) XXXX/XXXX (Texto pertinente para efectos del EEE) [COM (2023) 636 final] [2023/0462 (COD)] {SEC (2023) 637 final} {SWD (2023) 636 final} {SWD (2023) 664 final}

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 63903, escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para la Unión Europea en relación coa consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade na Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello polo que se modifican os Regulamentos (UE) nº 1024/2012 e (UE) 2018/1724 respecto de determinadas obrigas establecidas na Directiva (UE) XXXX/XXXX (Texto pertinente para efectos del EEE) [COM (2023) 636 final] [2023/0462 (COD)] {SEC (2023) 637 final} {SWD (2023) 636 final} {SWD (2023) 664 final}.

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos lexislativos da Unión Europea (nos BOPG núms. 276, do 16 de xullo de 2010 e 446, do 7 de abril de 2011), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia.*

2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto lexislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto lexislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa da Deputación Permanente, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa da Deputación Permanente que teña lugar.

Santiago de Compostela, 18 de xaneiro de 2024
Miguel Ángel Santalices Vieira
Presidente

- Resolución da Presidencia, do 18 de xaneiro de 2024, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello relativo á mellora da cooperación policial en relación coa prevención, detección e investigación do tráfico ilícito de migrantes e trata de seres humanos, e a mellora do apoio por parte de Europol á prevención dos devanditos delitos e a loita contra eles, e polo que se modifica o Regulamento (UE) 2016/794 [COM (2023) 754 final] [2023/0438 (COD)]

- 11/UECS-000374 (63904) Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa a Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello relativo á mellora da cooperación policial en relación coa prevención, detección e investigación do tráfico ilícito de migrantes e trata de seres humanos, e a mellora do apoio por parte de Europol á prevención dos devanditos delitos e a loita contra eles, e polo que se modifica o Regulamento (UE) 2016/794 [COM (2023) 754 final] [2023/0438 (COD)]

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 63904, escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para la Unión Europea en relación coa consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade na Proposta de regulamento do Parlamento Europeo e do Consello relativo á mellora da cooperación policial en relación coa prevención, detección e investigación do tráfico ilícito de migrantes e trata de seres humanos, e a mellora do apoio por parte de Europol á prevención dos devanditos delitos e a loita contra eles, e polo que se modifica o Regulamento (UE) 2016/794 [COM (2023) 754 final] [2023/0438 (COD)].

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos lexislativos da Unión Europea (nos BOPG núms. 276, do 16 de xullo de 2010 e 446, do 7 de abril de 2011), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia.*

2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto lexislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto lexislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa da Deputación Permanente, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa da Deputación Permanente que teña lugar.

Santiago de Compostela, 18 de xaneiro de 2024
Miguel Ángel Santalices Vieira
Presidente

- Resolución da Presidencia, do 22 de xaneiro de 2024, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello relativo aos dereitos dos viaxeiros no contexto das viaxes multimodais (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM (2023) 752 final] [COM (2023) 752 final anexos [2023/0436 (COD)] {SEC (2023) 392 final} {SWD (2023) 386 final} {SWD (2023) 387 final} {SWD (2023) 389 final}

- 11/UECS-000375 (63910) Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa a Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello relativo aos dereitos dos viaxeiros no contexto das viaxes multimodais (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM (2023) 752 final] [COM (2023) 752 final anexos [2023/0436 (COD)] {SEC (2023) 392 final} {SWD (2023) 386 final} {SWD (2023) 387 final} {SWD (2023) 389 final}

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 63910, escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para a Unión Europea en relación coa consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade na Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello relativo aos dereitos dos viaxeiros no contexto das viaxes multimodais (Texto pertinente a efectos do EEE) [COM (2023) 752 final] [COM (2023) 752 final anexos [2023/0436 (COD)] {SEC (2023) 392 final} {SWD (2023) 386 final} {SWD (2023) 387 final} {SWD (2023) 389 final}.

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos lexislativos da Unión Europea (nos BOPG núms. 276, do 16 de xullo de 2010 e 446, do 7 de abril de 2011), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia.*

2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto lexislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto lexislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa da Deputación Permanente, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa da Deputación Permanente que teña lugar.

Santiago de Compostela, 22 de xaneiro de 2024
Miguel Ángel Santalices Vieira
Presidente

4. Informacións e correccións de erros

4.2. Correccións de erros

Corrección de erros na publicación, no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia* núm. 618, do 27 de decembro de 2023, da Lei da calidade alimentaria de Galicia

Advertidos erros na publicación da Lei da calidade alimentaria de Galicia (*BOPG* núm. 618, do 27 de decembro de 2023), procédese á súa corrección nos seguintes termos:

Nas páxinas 234568 e 234569, onde di: «Lei de calidade alimentaria de Galicia» debe dicir: «Lei da calidade alimentaria de Galicia», e onde di: «Ley de calidad alimentaria de Galicia» debe dicir: «Ley de la calidad alimentaria de Galicia».

Santiago de Compostela, 23 de xaneiro de 2024
Xosé Antón Sarmiento Méndez
Letrado oficial maior

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
18 XAN. 2024
Núm. 63903

Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) 2018/1724 respecto de determinadas obligaciones establecidas en la Directiva (UE) XXXX/XXXX (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2023) 636 final] [2023/0462 (COD)] {SEC (2023) 637 final} {SWD (2023) 663 final} {SWD (2023) 664 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 24/2009, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informamos de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
18 XAN. 2024
Núm. 63903

COMISIÓN
EUROPEA

Estrasburgo, 12.12.2023
COM(2023) 636 final

2023/0462 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) 2018/1724 respecto de determinadas obligaciones establecidas en la Directiva (UE) XXXX/XXXX

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2023) 637 final} - {SWD(2023) 663 final} - {SWD(2023) 664 final}

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta acompaña a la propuesta de la Comisión de Directiva por la que se establecen en el mercado interior obligaciones armonizadas de transparencia en la representación de intereses en nombre de terceros países[1] y tiene por fin mejorar el funcionamiento del mercado interior logrando un nivel común de transparencia en toda la Unión.

La propuesta de Directiva obliga a los Estados miembros a crear y mantener registros nacionales para asegurar la transparencia de las actividades de representación de intereses que realicen las entidades, así como nombrar a las autoridades responsables de dichos registros. También obliga a los Estados miembros a nombrar autoridades de control encargadas de controlar y garantizar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la propuesta de Directiva, así como a intercambiar información con las autoridades de control de otros Estados miembros y con la Comisión, en los supuestos en que así se contempla.

La cooperación administrativa y el intercambio de información entre las autoridades nacionales competentes, así como con la Comisión, que exige la propuesta de Directiva deben materializarse a través del Sistema de Información del Mercado Interior («sistema IMI»), establecido en virtud del Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo[2]. Por este motivo, deben establecerse los procedimientos de cooperación administrativa necesarios en el sistema IMI. Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 en consecuencia.

Además, a fin de minimizar la carga administrativa para las personas físicas y jurídicas a las que resulta de aplicación la Directiva propuesta, debe modificarse el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo[3] para facilitar el acceso en línea a la información sobre los derechos y obligaciones derivados de la Directiva, así como para garantizar que el procedimiento de inscripción exigido por la Directiva pueda realizarse íntegramente en línea.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

El Reglamento (UE) n.º 1024/2012 y el Reglamento (UE) 2018/1724 se basan en el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), que contempla que se adopten medidas para garantizar el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior. De conformidad con el principio según el cual la base jurídica de un acto modificativo debe ser la misma que la del acto modificado, la presente propuesta tiene la misma base jurídica que los dos Reglamentos que se propone modificar.

---

1 COM(2023) 637 final.

2 Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior y por el que se deroga la Decisión 2008/49/CE de la Comisión («Reglamento IMI») (DO L 316 de 14.11.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1024/oj).

3 Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de octubre de 2018, relativo a la creación de una pasarela digital única de acceso a información, procedimientos y servicios de asistencia y resolución de problemas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 29én5 de 21.11.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

El objetivo de la presente propuesta, a saber, hacer uso de las herramientas de cooperación y las pasarelas digitales creadas por la Unión con el fin de facilitar la aplicación de la propuesta de Directiva por la que se establecen en el mercado interior obligaciones armonizadas de transparencia en la representación de intereses en nombre de terceros países, no pueden lograrlo eficazmente los Estados miembros si actúan de manera independiente. Por lo tanto, es necesario actuar a nivel de la Unión.

- **Proporcionalidad**

La presente propuesta utiliza herramientas informáticas y pasarelas que ya existen en lugar de crear otras nuevas. En consecuencia, no va más allá de lo necesario para alcanzar su objetivo.

- **Elección del instrumento**

El artículo 114 del TFUE otorga a los colegisladores la facultad de adoptar reglamentos y directivas.

Dado que con la presente propuesta se pretende modificar el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 y el Reglamento (UE) 2018/1724 y de conformidad con el principio según el cual, por razones de seguridad jurídica, el acto modificativo debe ser del mismo tipo que el acto original, el instrumento normativo adecuado es el reglamento.

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

- **Evaluación de impacto**

Se llevó a cabo una evaluación de impacto[4] con motivo de la elaboración de la propuesta de la Comisión de Directiva por la que se establecen en el mercado interior obligaciones armonizadas de transparencia en la representación de intereses en nombre de terceros países.

La opción de actuación que en la evaluación de impacto se señala como preferida consiste en: a) modificar el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 para que la cooperación administrativa y el intercambio de información que contempla la iniciativa se realice en la práctica utilizando las herramientas informáticas que ya existen y b) modificar el Reglamento (UE) 2018/1724 para facilitar el acceso en línea a la información sobre los derechos y obligaciones derivados de esta opción de actuación, así como para garantizar que el procedimiento de inscripción exigido por dicha opción pueda realizarse íntegramente en línea.

- **Derechos fundamentales**

La presente propuesta no afecta a los derechos fundamentales, más allá del efecto que pueda tener la propuesta de Directiva por la que se establecen en el mercado interior obligaciones armonizadas de transparencia en la representación de intereses en nombre de terceros países.

La evaluación del impacto de dicha propuesta en materia de derechos fundamentales se puede consultar en la propuesta COM(2023) 637 final.

[4] SWD(2023) 663.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

El coste de la ampliación del sistema IMI para dar cabida a la cooperación administrativa y el intercambio de información que se contempla en la propuesta de Directiva por la que se establecen en el mercado interior obligaciones armonizadas de transparencia en la representación de intereses en nombre de terceros países se describe en la propuesta COM(2023) 637 final.

5. OTROS ELEMENTOS

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

El Reglamento propuesto es de carácter técnico y acompaña a la propuesta de Directiva por la que se establecen en el mercado interior obligaciones armonizadas de transparencia en la representación de intereses en nombre de terceros países.

El artículo 1 modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 en lo que respecta a la utilización del sistema IMI, establecido en virtud de dicho Reglamento, a efectos de la Directiva propuesta. De este modo se podrán llevar cabo a través del sistema IMI la cooperación administrativa y los intercambios de información entre las autoridades nacionales competentes, así como con la Comisión, que se establecen en el artículo 11, apartado 4, el artículo 16, apartados 5 y 6, el artículo 17, apartados 2, 4 y 5, y el artículo 18 de la propuesta de Directiva.

El artículo 2 modifica el Reglamento (UE) 2018/1724 en lo que respecta a la utilización de la pasarela digital única a efectos de la Directiva propuesta. Con este fin, se añade un punto al anexo I de dicho Reglamento para garantizar que la pasarela digital única dé acceso a información sobre los derechos, las obligaciones y las normas que se establecen en la Directiva propuesta. Además, se añaden campos al cuadro del anexo II de dicho Reglamento para establecer que los Estados miembros deben garantizar que los usuarios puedan realizar íntegramente en línea la inscripción que se exige en la Directiva propuesta.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2023/0462 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) 2018/1724 respecto de determinadas obligaciones establecidas en la Directiva (UE) XXXX/XXXX

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114,

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 Europeo[1],

Visto el Dictamen del Comité de las Regiones[2],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva (UE) [XXXX/XXXX] del Parlamento Europeo y del Consejo[3] establece obligaciones armonizadas en las actividades económicas de representación de intereses en nombre de entidades de terceros países, con el fin de mejorar el funcionamiento del mercado interior logrando un nivel común de transparencia en toda la Unión.

(2) La cooperación administrativa y el intercambio de información entre las autoridades nacionales nombradas o las autoridades de control, así como con la Comisión, que se establecen en la Directiva (UE) XXXX/XXXX deben materializarse a través del Sistema de Información del Mercado Interior («sistema IMI»), establecido en virtud del Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo[4]. Por este motivo, deben establecerse los procedimientos de cooperación administrativa necesarios en el sistema IMI. Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 en consecuencia.

(3) Además, a fin de minimizar la carga administrativa para las personas físicas y jurídicas a las que resulta de aplicación la Directiva (UE) XXXX/XXXX, procede modificar el

---

1 DO C [...] de [...], p. [...].

2 DO C [...] de [...], p. [...].

3 Directiva (UE) XXXX/XXXX del Parlamento Europeo y del Consejo, de XXXX, por la que se establecen en el mercado interior obligaciones armonizadas de transparencia en la representación de intereses en nombre de terceros países y por la que se modifica la Directiva (UE) 2019/1937 (DO L [...] de [...], p. [...], ELI: ...).

4 Reglamento (UE) n.º 1024/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativo a la cooperación administrativa a través del Sistema de Información del Mercado Interior y por el que se deroga la Decisión 2008/49/CE de la Comisión («Reglamento IMI») (DO L 316 de 14.11.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1024/oj).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo[5] para facilitar el acceso en línea a la información sobre los derechos y obligaciones derivados de la Directiva (UE) XXXX/XXXX, así como para garantizar que el procedimiento de inscripción exigido por dicha Directiva pueda realizarse íntegramente en línea.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1
Modificación del Reglamento (UE) n.º 1024/2012

En el anexo del Reglamento (UE) n.º 1024/2012, se añade el nuevo punto 17 siguiente:

«17. Directiva (UE) [XXXX/XXXX] del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establecen en el mercado interior obligaciones armonizadas de transparencia en la representación de intereses en nombre de terceros países y por la que se modifica la Directiva (UE) 2019/1937*: artículo 11, apartado 4, artículo 16, apartados 5 y 6, artículo 17, apartados 2, 4 y 5, y artículo 18.

---

* DO L [...] de [...], p. [...], ELI: ....».

Artículo 2
Modificaciones del Reglamento (UE) 2018/1724

El Reglamento (UE) 2018/1724 se modifica como sigue:

1) en el anexo I, letra «J. Puesta en marcha, gestión y cierre de una empresa», se añade el punto 12 siguiente:

«12. Transparencia de la representación de intereses»;

2) en el anexo II, el cuadro se modifica como sigue:

a) en la segunda columna, «Procedimientos», se añade el campo siguiente:

«Inscripción de la representación de intereses de conformidad con la Directiva (UE) XXXX/XXXX*

---

* Directiva (UE) XXXX/XXXX del Parlamento Europeo y del Consejo, de XXXX, por la que se establecen en el mercado interior obligaciones armonizadas de transparencia en la representación de intereses en nombre de terceros países y por la que se modifica la Directiva (UE) 2019/1937 (DO L [...] de [...], p. [...], ELI: ...).»;

b) en la tercera columna, «Resultado esperado sujeto a un examen de la solicitud por la autoridad competente de conformidad con su Derecho nacional, cuando corresponda», se añade el campo siguiente:

«Confirmación de la inscripción y asignación del número europeo de representación de intereses».

---

5 Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de octubre de 2018, relativo a la creación de una pasarela digital única de acceso a información, procedimientos y servicios de asistencia y resolución de problemas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 295 de 21.11.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Artículo 3
Entrada en vigor

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

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente / La Presidenta	*La Presidenta / El Presidente*

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO DE GALICIA
REXISTRO XERAL ENTRADA
18 XAN. 2024
Núm. 63904

Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a la mejora de la cooperación policial en relación con la prevención, detección e investigación del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, y a la mejora del apoyo por parte de Europol a la prevención de dichos delitos y la lucha contra ellos, y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2016/794 [COM (2023) 754 final] [2023/0438 (COD)]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 24/2009, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informamos de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El tráfico ilícito de migrantes es una actividad delictiva que no respeta la vida humana y priva a las personas de dignidad en aras de obtener beneficios, violando los derechos fundamentales de las personas y socavando los objetivos de gestión de la migración de la Unión Europea (UE).

Combatir y prevenir el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos es una de las prioridades de la Unión Europea, y es crucial para abordar la migración irregular de manera global. Las redes delictivas aprovechan la desesperación de las personas y utilizan rutas terrestres, marítimas y aéreas para facilitar la migración irregular, poniendo en peligro la vida de las personas y buscando en todo momento maximizar sus beneficios.

En su discurso sobre el estado de la Unión de 13 de septiembre de 2023, la presidenta Von der Leyen pidió que se reforzaran todos los instrumentos a disposición de la Unión para luchar de forma eficaz contra el tráfico ilícito de migrantes, mediante la actualización del actual marco legislativo, que a veces se remonta a más de veinte años, el refuerzo de la gobernanza en materia de tráfico ilícito y del papel de las agencias de la UE, en particular de la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial (Europol), y la intensificación de la cooperación entre las agencias de justicia y asuntos de interior y los Estados miembros, así como con los países socios, para abordar esta cuestión a escala mundial. Asimismo, hizo hincapié en la necesidad de trabajar con los socios para hacer frente a este reto a escala mundial, razón por la cual la Comisión está organizando una conferencia internacional, mediante la creación de una alianza mundial con un llamamiento para luchar contra el tráfico ilícito de personas.

El tráfico ilícito de migrantes hacia y dentro de la UE está alcanzando cifras récord, impulsado por el aumento de la demanda debido a las crisis emergentes y cada vez más profundas, en particular las recesiones económicas, las emergencias medioambientales causadas por el cambio climático, así como los conflictos y la presión demográfica en muchos terceros países. El tráfico ilícito de migrantes impulsa el aumento de las llegadas irregulares a la UE: en 2022, se detectaron alrededor de 331 000 entradas irregulares en las fronteras exteriores de la UE, el nivel más alto desde 2016, lo que representa un aumento del 66 % en comparación con el año anterior[1]. En 2023, hasta finales de septiembre se detectaron aproximadamente 281 000 cruces irregulares de fronteras en las fronteras exteriores de la UE, lo que representa un incremento del 18 % en comparación con el mismo período de 2022. Esto coincide con un aumento de las actividades relacionadas con el tráfico ilícito, como pone de manifiesto un nuevo récord con más de 15 000 traficantes de personas denunciados ante la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex) en 2022[2]. Teniendo en cuenta el aumento de las llegadas irregulares y las diversas crisis mundiales en una serie de países de origen y tránsito, cabe esperar que los flujos migratorios hacia Europa sean sistemáticamente elevados e, incluso, que aumenten, así como las actividades delictivas relacionadas con el tráfico ilícito de migrantes.

Se calcula que más del 90 % de los migrantes irregulares que llegan a la UE recurren a

1 Análisis de riesgos de Frontex para 2023-2024.
2 Análisis de riesgos de Frontex para 2023-2024.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

traficantes de personas, en su mayoría pertenecientes a organizaciones delictivas. Además, las redes de tráfico de inmigrantes obtienen cuantiosos beneficios de sus actividades delictivas, que van de los 4 700 a los 6 000 millones EUR al año en todo el mundo[3]. Por lo tanto, ofrecer una respuesta firme y sólida ante las actividades de los traficantes de personas es de vital importancia para reducir la migración irregular. Se estima que las actividades de los traficantes de personas, especialmente en el mar, han dado lugar a la impactante cifra de más de 28 000 muertes[4] desde el año 2014.

Alrededor de la mitad de las redes de tráfico ilícito de migrantes están también implicadas en otros delitos[5], como la trata de seres humanos, el tráfico de drogas y el contrabando de armas de fuego, al tiempo que facilitan desplazamientos secundarios dentro de la UE. Las autoridades policiales y judiciales se enfrentan a múltiples retos en constante evolución: los *modi operandi* de los traficantes de personas, que cambian y se adaptan rápidamente; un aumento en el uso de las amenazas y la violencia contra los migrantes, así como contra las fuerzas y cuerpos de seguridad[6]; dificultades para localizar y detener a los traficantes de personas que se ocultan en países no pertenecientes a la UE; el uso de una amplia variedad de medios de transporte, en particular buques no aptos para navegar y menos detectables (como barcos de pesca y barcas metálicas improvisadas), vehículos de carretera en los que los migrantes se ocultan poniendo su vida en peligro, así como vuelos comerciales y chárter, que se utilizan cada vez más para traer migrantes a países cercanos o limítrofes con la UE, desde los que los migrantes intentan entrar de forma irregular en la UE[7]; el uso de herramientas digitales en todas las fases del proceso, con publicidad en línea de los servicios, rutas y precios del tráfico ilícito, así como para falsificar documentos; el uso de criptomonedas, dinero digital u otras formas de pago no oficiales (por ejemplo, *hawala*)[8].

La lucha contra el tráfico ilícito de migrantes es esencial para desmantelar los grupos de delincuencia organizada que provocan violaciones de los derechos humanos y la muerte de personas, y para contrarrestar el aumento de la migración irregular a la UE. Un enfoque global y sostenible de la migración requiere una combinación de acciones sólidas y eficientes que complementen las asociaciones mutuamente beneficiosas con los países de origen y tránsito, que aborden las causas subyacentes de la migración y, en particular, la migración irregular y, al mismo tiempo, luchen contra la delincuencia organizada, en particular el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos. El Nuevo Pacto de la UE sobre Migración y Asilo[1] sitúa la prevención del tráfico ilícito y la lucha contra este en el centro de su enfoque integral de la migración.

La presente propuesta de Reglamento forma parte de un paquete de medidas destinadas a modernizar y reforzar el marco jurídico existente y proporcionar a la Unión normas adecuadas para su finalidad. Va acompañada de una propuesta de Directiva para prevenir y combatir la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregulares. Dicha propuesta introduce un instrumento moderno de Derecho penal de la UE que define claramente y sanciona de manera eficaz a los grupos de delincuencia organizada responsables del tráfico ilícito de migrantes,

---

3 *Global study on smuggling of migrants* [«Estudio global sobre el tráfico ilícito de migrantes», publicación en inglés], Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, 2018.

4 Proyecto «Migrantes desaparecidos» de la Organización Internacional para las Migraciones: https://missingmigrants.iom.int/es/region/el-mediterraneo.

5 Estimaciones de Europol.

6 Europol Spotlight (2023), *Criminal Networks in Migrant Smuggling* [«Redes delictivas en el tráfico ilícito de migrantes», publicación en inglés].

7 Análisis de riesgos de Frontex para 2023-2024.

8 Europol Spotlight (2023), *Criminal Networks in Migrant Smuggling* [«Redes delictivas en el tráfico ilícito de migrantes», publicación en inglés].

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

armoniza las sanciones que tienen en cuenta la gravedad del delito, mejora el alcance jurisdiccional, refuerza los recursos de los Estados miembros para combatir y prevenir el tráfico ilícito de migrantes y mejora la recogida y la notificación de datos.

Este paquete se presenta el día de la Conferencia Internacional por la que se pone en marcha «una Alianza Mundial para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes». Con esta Conferencia, la Comisión está creando un marco para una sólida cooperación política con los socios internacionales, al pedir compromisos y acciones compartidos para luchar conjuntamente contra el tráfico ilícito de migrantes a escala mundial.

Estas tres iniciativas complementan las iniciativas ya existentes en el ámbito de la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes y aplican el Plan de Acción de la UE contra el Tráfico Ilícito de Migrantes (2021-2025) mediante la actualización del marco jurídico vigente de la UE para sancionar a los traficantes de migrantes que actúan en las rutas migratorias y el establecimiento de un nuevo marco de cooperación moderno, legal, operativo e internacional contra el tráfico ilícito de migrantes para los próximos años.

La presente propuesta de Reglamento forma parte de un paquete coherente que incluye también la mencionada propuesta de Directiva para prevenir y combatir la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregulares. Juntas, ambas propuestas tienen por objeto modernizar el marco jurídico para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes, a fin de garantizar que dispongamos de las herramientas jurídicas y operativas necesarias para responder al nuevo *modus operandi* de los traficantes de personas, tal como se establece en el programa de trabajo de la Comisión para 2024, anunciado el 17 de octubre de 2023.

Objetivo de la propuesta

El objetivo general de la presente propuesta es reforzar el papel de Europol en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos y, en particular, el papel del Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes.

Con el fin de intensificar la prevención, detección e investigación del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, la presente propuesta persigue los siguientes objetivos específicos.

1) Refuerzo de la cooperación entre agencias en materia de tráfico ilícito de migrantes y trata de seres humanos

Con el fin de facilitar una coordinación y un intercambio de información más eficaces, oportunos y sistemáticos en materia de lucha contra el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos entre las agencias de la Unión, el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes de Europol estará compuesto por personal de Europol y expertos nacionales en comisión de servicios y contará con la participación de funcionarios de enlace de los Estados miembros, la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Judicial Penal (Eurojust) y la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas, que deben estar destinados permanentemente en Europol para garantizar el intercambio periódico de información y la cooperación y coordinación operativas. Mientras tanto, las agencias de justicia y asuntos de interior tienen la oportunidad de reforzar su cooperación sobre la base de sus respectivos mandatos y optimizar el intercambio de información para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos. Eurojust es un actor clave en la mejora de la respuesta judicial al tráfico ilícito de migrantes, mediante el apoyo a casos complejos que implican coordinación judicial transfronteriza y equipos conjuntos de investigación relacionados con investigaciones judiciales de casos de tráfico ilícito de migrantes.

2) Refuerzo de la guía y la coordinación en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos a escala de la UE

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Con el fin de abordar la insuficiencia de análisis, coordinación y guía estratégicos a escala de la UE, la propuesta establece funciones estratégicas específicas del Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes con vistas a proporcionar un marco para la aplicación de las prioridades estratégicas y operativas de la Unión mediante el seguimiento de las tendencias en el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, presentando informes anuales, análisis estratégicos, evaluaciones de amenazas y actualizaciones de estado sobre las rutas migratorias, así como acciones operativas y de investigación. En lo que respecta a sus funciones estratégicas, el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes se reunirá al menos dos veces al año con representantes de cada Estado miembro, Eurojust, la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas, la plataforma multidisciplinar europea contra las amenazas delictivas (EMPACT) y la Comisión para garantizar una guía y coordinación eficaces. Además, el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes ayudará al director ejecutivo de Europol a solicitar el inicio de investigaciones judiciales.

3) Mejora del intercambio de información sobre el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos

El Reglamento propuesto refuerza las obligaciones de los Estados miembros de compartir con Europol información, en particular la biometría, sobre el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, principalmente solicitando el establecimiento de conexiones directas para sus autoridades competentes y funcionarios de enlace de inmigración con la Aplicación de la Red de Intercambio Seguro de Información (SIENA, por sus siglas en inglés) de Europol. La Comisión también propone encargar al Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes la identificación de casos de tráfico ilícito de migrantes o trata de seres humanos que puedan requerir la cooperación con terceros países, en particular mediante el intercambio de datos personales; su objetivo es ayudar al director ejecutivo a tomar una decisión en relación a la transferencia de datos personales a terceros países caso por caso, de conformidad con el artículo 25, apartado 5, del Reglamento de Europol.

4) Refuerzo de los recursos de los Estados miembros para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos

Con el fin de ayudar a los Estados miembros a luchar de forma eficaz contra el tráfico ilícito de migrantes e intercambiar información pertinente con Europol, se propone que estos designen servicios especializados para la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, que proporcionen los recursos adecuados para estos servicios, que conecten estos servicios con SIENA y que encarguen al Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes que actúe como una red de servicios especializados.

5) Refuerzo del apoyo de Europol a la prevención del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos y la lucha contra estos a través de unidades operativas y despliegues de Europol para apoyo operativo

Se propone codificar y seguir desarrollando el concepto de unidades operativas y establecer una nueva herramienta en forma de despliegue de Europol para el apoyo operativo, como herramientas avanzadas de coordinación y apoyo analítico, operativo, técnico y forense, a petición de los Estados miembros o a propuesta del director ejecutivo de Europol. La propuesta incluye la creación de un grupo de expertos que trabajen en sus Estados miembros que puedan ponerse inmediatamente a disposición de Europol para su despliegue, y establece obligaciones para que los Estados miembros garanticen la aplicación efectiva de estas herramientas. Los terceros países también pueden participar en las unidades operativas, y los despliegues de Europol para apoyo operativo pueden tener lugar en terceros países.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Para cumplir estos objetivos, la Comisión también propone aumentar los recursos financieros y humanos de Europol para responder a las necesidades operativas y abordar las lagunas detectadas.

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

La presente propuesta es coherente con las disposiciones políticas existentes y futuras en el área de la cooperación policial, en particular en lo que respecta a Europol. La cooperación policial es un ámbito de competencia compartida entre la UE y los Estados miembros. En los últimos años, se ha avanzado en la mejora del intercambio de información y la cooperación entre los Estados miembros y en reducir tanto como sea posible el margen de actuación de los terroristas y los delincuentes peligrosos. A raíz de la crisis migratoria de 2015, se revisó la arquitectura general de los sistemas de información y las bases de datos de Justicia y Asuntos de Interior (JAI), centrándose en la interoperabilidad. En 2017, tras los atentados terroristas en Europa, se reforzó el marco legislativo en materia de lucha antiterrorista y de intercambio de información. En respuesta a las acuciantes necesidades operativas para hacer frente al cambiante panorama de la seguridad y a los llamamientos de los colegisladores en favor de un mayor apoyo por parte de Europol, en 2022 el Reglamento de Europol se reforzó. El nuevo mandato de Europol entró en vigor en junio de 2022, y permite a la Agencia aumentar sus conocimientos especializados y sus capacidades operativas, a fin de apoyar mejor a los Estados miembros en la lucha contra la delincuencia grave y organizada y el terrorismo. El mandato también refuerza el marco de protección de datos de Europol y la supervisión del Supervisor Europeo de Protección de Datos.

La propuesta también está en consonancia con el marco legislativo en vigor de la UE para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes, también conocido como «paquete de medidas sobre la ayuda a la migración ilegal» (*Facilitators Package*), compuesto por la Directiva 2002/90/CE destinada a definir la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregulares[2], y la Decisión marco 2002/946/JAI destinada a reforzar el marco penal para la represión de la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregulares[3]. También es coherente con el Plan de Acción de la UE contra el Tráfico Ilícito de Migrantes (2021-2025), que pide el refuerzo de la cooperación operativa entre las fuerzas y cuerpos de seguridad de los Estados miembros de la UE, las agencias pertinentes de la UE, en particular Europol, y los países socios, en el desmantelamiento de las redes delictivas de tráfico ilícito de migrantes, así como con el conjunto de instrumentos que aborda el uso de medios de transporte comerciales para facilitar la migración irregular a la UE. Las asociaciones operativas contra el tráfico ilícito de migrantes con países clave de origen y tránsito forman parte integrante de las asociaciones globales en materia de migración que la UE está desarrollando con los países socios. Reforzar la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes es un interés común, ya que los países de origen, tránsito y destino comparten el objetivo común de luchar contra las redes delictivas y proteger a las personas de posibles abusos y explotación. El tráfico ilícito de migrantes sigue siendo un grave desafío que debe abordarse de forma continua, concertada y colectiva.

La prevención del tráfico ilícito de migrantes y la lucha contra este es un objetivo clave de la Estrategia de la UE para una Unión de la Seguridad, la Estrategia de la UE contra la Delincuencia Organizada y el Nuevo Pacto sobre Migración y Asilo.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

Por lo que se refiere al apoyo de Europol a los Estados miembros, esta iniciativa legislativa tiene en cuenta las políticas de la Unión en el ámbito de la cooperación judicial en materia

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

penal, en particular el papel de Eurojust[9] en el apoyo y el refuerzo de la coordinación y la cooperación entre las autoridades nacionales encargadas de la investigación y la persecución de delitos graves, así como la cooperación judicial a través de equipos conjuntos de investigación[10]. La iniciativa legislativa también tiene en cuenta las políticas exteriores de la Unión, en particular el trabajo de las delegaciones de la UE y de expertos en seguridad en terceros países, así como las misiones y operaciones de la política común de seguridad y defensa.

Asimismo, tiene plenamente en cuenta la legislación pertinente de la UE en materia de protección de datos (véase la sección 3, sobre los derechos fundamentales).

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la iniciativa legislativa son los artículos 85, 87 y 88 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). El artículo 85, apartado 1, del TFUE establece que la misión de Eurojust es apoyar y reforzar la coordinación y la cooperación entre las autoridades nacionales encargadas de investigar y perseguir la delincuencia grave que afecte a dos o más Estados miembros o que deba perseguirse según criterios comunes, basándose en las operaciones efectuadas y en la información proporcionada por las autoridades de los Estados miembros y por Europol. El artículo 87, apartado 1, del TFUE establece que la Unión desarrollará una cooperación policial en la que participen todas las autoridades competentes de los Estados miembros, incluidos los servicios de policía, los servicios de aduanas y otros servicios con funciones coercitivas especializados en la prevención y en la detección e investigación de infracciones penales. El artículo 88, apartado 2, del TFUE establece que el Parlamento Europeo y el Consejo determinarán, mediante reglamentos adoptados con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, la estructura, el funcionamiento, el ámbito de actuación y las competencias de Europol. Estas competencias podrán incluir: a) la recogida, almacenamiento, tratamiento, análisis e intercambio de la información, en particular la transmitida por las autoridades de los Estados miembros o de terceros países o terceras instancias; y b) la coordinación, organización y realización de investigaciones y actividades operativas, llevadas a cabo conjuntamente con las autoridades competentes de los Estados miembros o en el marco de equipos conjuntos de investigación, en su caso en conexión con Eurojust.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Con arreglo al principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5, apartado 3, del Tratado de la Unión Europea (TUE), la UE solo debe intervenir en caso de que los objetivos perseguidos no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por sí solos, sino que puedan alcanzarse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción pretendida, a escala de la UE.

---

9 Reglamento (UE) 2018/1727 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de noviembre de 2018, sobre la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Judicial Penal (Eurojust) y por el que se sustituye y deroga la Decisión 2002/187/JAI del Consejo (PE/37/2018/REV/1) (*DO L 295 de 21.11.2018, p. 138*).

10 Decisión Marco del Consejo, de 13 de junio de 2002, sobre equipos conjuntos de investigación (*DO L 162 de 20.6.2002, p. 1*).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Los Estados miembros son responsables del mantenimiento del orden público y de la salvaguardia de la seguridad interior[11], y la Unión respetará las funciones esenciales de los Estados miembros, en particular el mantenimiento del orden público y la salvaguardia de la seguridad nacional[12]. Dado que las formas graves de delincuencia y el terrorismo revisten a menudo una dimensión transnacional, la acción a nivel nacional por sí sola no puede combatirlos eficazmente. En particular, las redes delictivas implicadas en el tráfico ilícito de migrantes se caracterizan por su carácter global, colaborativo y ágil[13]. Esta es la razón por la que los Estados miembros deciden colaborar estrechamente en el marco de la UE. Intentan coordinar su acción policial y cooperar para afrontar las dificultades comunes en materia de seguridad. Deciden poner en común sus recursos a nivel de la UE y compartir conocimientos especializados. Como agencia de la UE para la cooperación policial, Europol es una clara expresión de este esfuerzo por parte de los Estados miembros para garantizar la seguridad de sus ciudadanos, trabajando al unísono.

Europol proporciona un marco sólido y un sofisticado conjunto de instrumentos de lucha contra la delincuencia para que los Estados miembros coordinen sus acciones policiales. En particular, Europol actúa como centro de información penal de la UE minimizando las lagunas en materia de inteligencia criminal y centrándose en datos procedentes de investigaciones complejas y activas. Europol proporciona un apoyo operativo ágil y en tiempo real, que va desde el análisis operativo hasta la coordinación operativa, y reúne a los socios pertinentes para la acción conjunta. Los Estados miembros utilizan a sus funcionarios de enlace en Europol y el canal de intercambio de información que ofrece la Agencia para intercambiar información y cooperar en sus investigaciones judiciales. También ponen en común sus recursos encomendando a Europol el tratamiento de su información en sus bases de datos y la realización de análisis conjuntos. Esto ha situado a Europol en el centro de la arquitectura de seguridad europea.

Las cambiantes amenazas para la seguridad, en particular el tráfico ilícito de migrantes, hacen necesario un apoyo eficaz a nivel de la UE a la labor de las autoridades policiales nacionales. Aunque existen diferencias en la forma en que los Estados miembros combaten tipos específicos de delitos, sus autoridades policiales pueden elegir dónde solicitar el apoyo de Europol a escala de la UE y en qué iniciativas conjuntas participar. Además, las autoridades policiales de todos los Estados miembros se enfrentan a la misma evolución de las amenazas para la seguridad. Por consiguiente, es necesaria una acción de la UE para intensificar el apoyo brindado a los Estados miembros en la lucha contra las formas graves de delincuencia y el terrorismo que les permita estar a la altura de esas amenazas.

Los Estados miembros por sí solos no podrían hacer frente eficazmente a todas las dificultades que aborda la presente propuesta.

- **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, el apoyo a nivel de la UE a los Estados miembros para que estos puedan resolverlos eficazmente:

---

11 Artículo 72 del TFUE.

12 Artículo 4, apartado 2, del TFUE.

13 Europol: *Criminal networks in migrant trafficking* [«Redes delictivas en el tráfico ilícito de migrantes», documento en inglés], Europol Spotlight Series, Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, Luxemburgo, 2023.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Es necesario reforzar e intensificar la cooperación y coordinación entre agencias en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos a escala de la UE: Mediante el refuerzo de la cooperación y la coordinación entre Europol, la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas y Eurojust, la creación del Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes, y el establecimiento de sus funciones y composición, las agencias de la UE se encontrarán en una mejor situación para garantizar que el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos puedan abordarse de una forma más eficaz y eficiente a escala de la UE que a nivel nacional.

Es necesario intensificar la guía y la coordinación estratégicas de estos delitos a escala de la UE para permitir un análisis, guía y coordinación estratégicos y específicos de las acciones de investigación y operativas a escala de la UE y entre los Estados miembros. La creación del Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes y el establecimiento de sus funciones y composición también contribuirán a luchar contra el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos de una forma más eficaz y eficiente a escala de la UE que a nivel nacional.

El intercambio de información sobre el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos entre los Estados miembros y con Europol, pero también con terceros países, debe ser más sólido y sistemático para garantizar que el tráfico ilícito de migrantes pueda abordarse de una forma más eficaz y eficiente a escala de la UE, en particular haciendo referencia explícita a los dos delitos en lo que respecta a la obligación general de los Estados miembros en materia de intercambio de información, encomendando a Europol el tratamiento de los datos biométricos de manera eficaz y eficiente en apoyo de los Estados miembros, de conformidad con las salvaguardias existentes sobre el tratamiento de datos biométricos, y mediante el establecimiento de la Aplicación de la Red de Intercambio Seguro de Información (SIENA).

Por lo que se refiere a las estructuras nacionales para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes, como ya se señaló en el Plan de Acción de la UE contra el Tráfico Ilícito de Migrantes (2021-2025), no todos los Estados miembros disponen de las estructuras necesarias a nivel nacional para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes y cooperar eficazmente con Europol. Esta brecha puede abordarse de manera más eficaz y eficiente a escala de la UE que a nivel nacional, disponiendo que los Estados miembros designen servicios especializados para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes y que conecten estos servicios especializados con SIENA, y encargando al Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes que actúe como una red de servicios especializados.

Debe reforzarse el apoyo de Europol sobre el terreno a los Estados miembros para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes. Esta necesidad puede abordarse de manera más eficaz y eficiente a escala de la UE que a nivel nacional, mediante el establecimiento de las unidades operativas y el despliegue de Europol para el apoyo operativo.

Como agencia de la UE para la cooperación policial, Europol está bien posicionada para prestar este apoyo a escala de la UE. De hecho, Europol ha demostrado ser muy eficaz a la hora de apoyar a las autoridades policiales nacionales en la lucha contra las formas graves de delincuencia y el terrorismo y, en específico, contra el tráfico ilícito de migrantes. Para los Estados miembros, existen claras sinergias y economías de escala resultantes, por ejemplo, del uso de la reserva de personal y del apoyo especializado prestado por Europol, o de los conocimientos especializados que un centro especializado, como el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes, puede ofrecer a los Estados miembros. Los Estados miembros esperan, y necesitan en términos operativos, el mismo nivel de apoyo de Europol en lo que respecta a la evolución de las amenazas para la seguridad, como el tráfico ilícito de migrantes.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

La cooperación policial a nivel de la UE a través de Europol no sustituye las diferentes políticas nacionales en materia de seguridad interior ni el trabajo de las autoridades policiales nacionales. Las diferencias en los sistemas y tradiciones jurídicos de los Estados miembros, tal como reconocen los Tratados[14], no se ven afectadas por este apoyo a escala de la UE.

- **Elección del instrumento**

De conformidad con el artículo 88, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y dado que el mandato de Europol se establece en el Reglamento (UE) 2016/794, el refuerzo del mandato de Europol, que forma parte de la presente propuesta, debe adoptar la forma de un reglamento.

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

- **Consultas con las partes interesadas**

El tráfico ilícito de migrantes plantea retos para la aplicación de la ley, en particular debido a la agilidad y complejidad de las redes delictivas implicadas y su capacidad de adaptación a los cambios en la dinámica de la migración irregular y a la respuesta policial. Europol y los Estados miembros han identificado correctamente estos retos, que se han debatido en reuniones del Consejo de Justicia y Asuntos de Interior y del Consejo Europeo. El papel de Europol en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes ha sido debatido tanto en el Consejo como en Europol, en particular en su Consejo de Administración. Además, el informe especial del Tribunal de Cuentas Europeo de 2021 sobre el apoyo de Europol a la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes identificó la necesidad de reforzar el papel de Europol en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes, en particular para permitir a Europol utilizar todas las fuentes de información externas pertinentes, en particular los datos biométricos, y mejorar el intercambio de datos con sus socios[15].

Además, los servicios de la Comisión recabaron las aportaciones y puntos de vista necesarios sobre la pertinencia, la eficacia, la eficiencia, la coherencia y el valor añadido de la UE de esta iniciativa legislativa a través de un cuestionario difundido a los Estados miembros para determinar las necesidades y lagunas operativas en lo que respecta al apoyo de Europol al tráfico ilícito de migrantes, así como otras necesidades y oportunidades en lo que respecta al refuerzo del mandato de Europol. Además, tras los debates en el Grupo «Aplicación de las Leyes», los servicios de la Comisión consultaron a los Estados miembros a nivel de expertos, mediante un taller virtual específico celebrado el 14 de noviembre de 2023. En general, los Estados miembros apoyaron el refuerzo del mandato legal de Europol en la prevención del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos y la lucha contra estos.

El proceso de consulta a las partes interesadas determinó que hay cinco ámbitos en los que es necesario actuar a escala de la UE, a saber: a) la cooperación entre agencias en materia de tráfico ilícito de migrantes, b) la guía y la coordinación estratégicas en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes, c) el intercambio de información, d) las estructuras nacionales especializadas en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes, y e) el apoyo operativo de Europol sobre el terreno.

Los resultados de las actividades de consulta se incorporaron a lo largo de la preparación de la iniciativa legislativa.

---

14 Artículo 67, apartado 1, del TFUE.

15 Tribunal de Cuentas Europeo (2021), *Apoyo de Europol a la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes: un socio valioso, pero con un uso insuficiente de las fuentes de datos y de la medición de resultados*.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

- **Evaluación de impacto**

Esta propuesta legislativa no está respaldada por una evaluación de impacto, teniendo en cuenta que la Comisión tenías pocas opciones disponibles o ninguna en absoluto, en particular debido a las urgentes necesidades operativas para mejorar el apoyo de Europol a los Estados miembros en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes. No obstante, la presente propuesta se basa en las pruebas recogidas en el informe especial del Tribunal de Cuentas Europeo de 2021 sobre el apoyo de Europol a la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes y en las observaciones recibidas durante las consultas con las partes interesadas.

- **Derechos fundamentales**

El tratamiento de datos personales con fines de aplicación de las leyes, en general, y para el apoyo prestado por Europol, en particular, requiere el pleno respeto de los derechos fundamentales consagrados en la Carta de los Derechos Fundamentales, en particular los derechos a la protección de los datos personales[16] y al respeto de la vida privada[17]. La presente propuesta tiene plenamente en cuenta estos requisitos legales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La presente iniciativa legislativa repercutiría en el presupuesto y las necesidades de personal de Europol. Se estima[18] que se necesitaría un presupuesto adicional de unos 50 millones EUR y unos cincuenta puestos adicionales para el período global del actual marco financiero plurianual 2021-2027. Esto garantizará que Europol disponga de los recursos necesarios para llevar a cabo de forma plena y eficaz las nuevas funciones descritas en los artículos 5 y 6 del presente Reglamento, así como su mandato revisado. Las nuevas funciones de Europol en la presente propuesta legislativa requerirían, por tanto, refuerzos financieros y humanos adicionales en comparación con los recursos asignados en el marco financiero plurianual 2021-2027, que preveía un aumento de 160 agentes temporales con un coste asociado de 114 millones EUR y una contribución adicional total de la UE de 178 millones EUR al presupuesto de Europol. La presente iniciativa legislativa ofrece asimismo a los Estados miembros la posibilidad de contribuir directamente al presupuesto de Europol, cuando resulte necesario para llevar a cabo funciones ya existentes o nuevas.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y presentación de informes**

El seguimiento y la evaluación del mandato reforzado de Europol se realizarían en gran medida a través de los mecanismos aplicables en el marco del Reglamento de Europol en vigor. El artículo 68 prevé una evaluación que valore, en particular, las repercusiones, la eficacia y la eficiencia de Europol y sus prácticas de trabajo; la evaluación podrá abordar la necesidad de modificar la estructura, el funcionamiento, el ámbito de actuación y las funciones de Europol, así como las repercusiones financieras de cualquier modificación de este tipo. A raíz de esta evaluación, la Comisión recogerá datos a través de su representación en las reuniones del Consejo de Administración de Europol y su supervisión, junto con los Estados miembros, del trabajo de Europol (artículo 11).

---

16 Artículo 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «la Carta»).

17 Artículo 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «la Carta»).

18 Sobre la base de la plantilla de personal de Europol para 2023 y la asignación de recursos por actividad en el documento de programación de Europol para el período 2023-2025.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

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

La presente iniciativa legislativa propone lo siguiente:

- ***Establecer legalmente el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes en Europol y un marco de gobernanza para regular y apoyar sus actividades:*** la iniciativa legislativa establece el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes como centro de la Unión de conocimientos especializados en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos. El Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes debe ser el centro de referencia para apoyar a los Estados miembros en la prevención del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos y la lucha contra estos, y en este contexto, debe desempeñar funciones estratégicas y operativas específicas [artículo 3].

- ***Disponer la composición del Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes:*** la iniciativa legislativa prevé la composición del Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes y de las entidades específicas que deben participar en el desempeño de sus funciones, tanto a efectos de análisis estratégico como de apoyo operativo y técnico para la prevención del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos y la lucha contra estos. El Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes debe contar con el apoyo de todas las demás estructuras internas pertinentes de Europol [artículo 4].

- ***Definir las funciones estratégicas y operativas del Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes:*** la iniciativa legislativa prevé las tareas detalladas del Centro a efectos de análisis estratégico, así como apoyo operativo y técnico para la prevención del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos y la lucha contra estos delitos. A nivel estratégico, estas tareas incluyen proporcionar análisis estratégicos y evaluaciones de amenazas, prestar apoyo a la aplicación operativa de las prioridades estratégicas y operativas, apoyar la coordinación, la cooperación y el intercambio de información, supervisar el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos y preparar un informe anual. En este contexto, el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes también celebrará una reunión de las entidades representadas en el centro al menos dos veces al año para garantizar una guía y una coordinación eficaces a escala de la Unión. A nivel operativo, las funciones del Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes incluyen la coordinación, la organización y la ejecución de acciones operativas y de investigación para apoyar y reforzar las acciones de las autoridades competentes de los Estados miembros, el apoyo a las actividades, operaciones e investigaciones de intercambio de información transfronterizas de los Estados miembros, así como a los equipos conjuntos de investigación y las unidades operativas, y la identificación de los casos de tráfico ilícito de migrantes y trata de seres humanos que puedan requerir un apoyo operativo avanzado [artículos 5 y 6].

- ***Establecer la designación de servicios especializados dentro de las autoridades competentes de los Estados miembros para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos:*** la iniciativa legislativa establece que cada Estado miembro debe designar uno o varios servicios especializados para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, en particular a través de investigaciones judiciales, y garantizar que estos servicios recopilen y compartan toda la información pertinente lo antes posible a través de SIENA con Europol y otros Estados miembros [artículo 8].

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

- ***Proporcionar a Europol las herramientas avanzadas necesarias para apoyar a los Estados miembros en la prevención del tráfico ilícito de migrantes y otros delitos y la lucha contra ellos que entran en el ámbito de los objetivos de Europol:*** la iniciativa legislativa establece grupos de trabajo operativos como mecanismos de coordinación creados por los Estados miembros con el apoyo de Europol para llevar a cabo actividades e investigaciones conjuntas, coordinadas y prioritarias en materia de inteligencia criminal, en particular sobre redes y organizaciones delictivas y agentes delictivos individuales. La iniciativa legislativa establece requisitos mínimos relativos a la participación activa y oportuna de los Estados miembros, como facilitar toda la información pertinente a Europol, así como que Europol debe poner a disposición de estos Estados miembros su apoyo analítico, operativo, técnico, forense y financiero avanzado. Los terceros países también podrán participar en las unidades operativas [artículo 9].

- ***Disponer que Europol debe poder desplegar agentes en el territorio de un Estado miembro, a petición de dicho Estado miembro, para prestar apoyo analítico, operativo, técnico y forense en comunicación y de acuerdo con las autoridades competentes de dicho Estado miembro:*** el Estado miembro de acogida debe poder garantizar un conjunto mínimo de requisitos, como facilitar toda la información pertinente a Europol. Europol debe poder desplegarse rápidamente, especialmente en casos excepcionales de urgencia. El personal y los expertos desplegados por Europol deben poder llevar a cabo medidas de investigación no coercitivas relacionadas con el tratamiento de datos en comunicación y de acuerdo con las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate, de conformidad con el Reglamento de Europol y el Derecho interno de dicho Estado miembro. Además, Europol debe crear una reserva de expertos policiales altamente cualificados de los Estados miembros con perfiles especializados que puedan ponerse inmediatamente a disposición de Europol para su despliegue operativo con el fin de prestar apoyo especializado. Europol también debe poder desplegar personal y expertos nacionales en comisión de servicios en terceros países con los que coopere sobre la base de una decisión de adecuación, de un acuerdo internacional celebrado entre la Unión y dicho tercer país de conformidad con el artículo 218 del TFUE, o de un acuerdo de cooperación entre Europol y ese tercer país celebrado antes del 1 de mayo de 2017 [artículo 9].

- ***Aclarar la naturaleza del apoyo operativo que el personal de Europol puede prestar a las autoridades policiales de los Estados miembros sobre el terreno en operaciones e investigaciones:*** la iniciativa legislativa aclara que el personal de Europol puede prestar apoyo operativo a las autoridades competentes de los Estados miembros durante la ejecución de las medidas de investigación, a petición de estas y de conformidad con su Derecho interno, en particular en el contexto de la creación de las unidades operativas y del despliegue de Europol para el apoyo operativo. El personal de Europol debe poder ejecutar medidas de investigación no coercitivas en comunicación y de acuerdo con las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate, y de conformidad con el Reglamento de Europol y el Derecho interno de dicho Estado miembro, cuando así lo solicite un Estado miembro de conformidad con su Derecho interno y lo autorice el director ejecutivo de Europol [artículo 9].

- ***Reforzar la cooperación entre Europol y terceros países:*** la iniciativa legislativa establece normas para mejorar la participación de los funcionarios de enlace de migración de los Estados miembros desplegados en terceros países en la mejora del intercambio de información por parte de terceros países para luchar contra el tráfico

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

ilícito de migrantes y facilitar esta información a Europol, directamente o a través de la unidad nacional de Europol, utilizando SIENA [artículo 8].

- ***Identificación de casos de tráfico ilícito de migrantes que requieran cooperación con terceros países que puedan requerir la transferencia de datos personales en casos concretos con fines de prevención, investigación, detección o enjuiciamiento de infracciones penales o de ejecución de sanciones penales:*** la iniciativa legislativa encomienda al Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes la identificación de estos casos. Las transferencias de datos personales por parte de Europol a terceros países en estos casos, a falta de una decisión de adecuación o de garantías de protección de datos adecuadas o convenientes, podrán llevarse a cabo de conformidad con el artículo 25, apartado 5, del Reglamento (UE) 2016/794 [artículo 6].
- ***Reforzar el papel de Europol en la lucha contra las infracciones penales relacionadas con la vulneración de las medidas restrictivas de la Unión:*** la iniciativa legislativa incluye estas infracciones en las formas de delincuencia enumeradas en el anexo I del Reglamento (UE) 2016/794. No relacionado con el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, la propuesta de Reglamento amplía la lista de infracciones que son competencia de Europol al incluir en el anexo I del Reglamento de Europol la «vulneración de las medidas restrictivas de la Unión». Esto responde a las solicitudes de los Estados miembros de permitir que Europol les apoye en la lucha contra las vulneraciones de las medidas restrictivas de la Unión, lo que actualmente solo es posible cuando dicha vulneración también constituye otra forma de infracción incluida en el anexo I del Reglamento de Europol, por ejemplo, el blanqueo de capitales. Sin embargo, no todas las vulneraciones de las medidas restrictivas de la Unión entrarían en el ámbito de las infracciones que figuran actualmente en el anexo I del Reglamento de Europol. La inclusión de la vulneración de las medidas restrictivas de la Unión en el anexo I del Reglamento de Europol complementaría la propuesta de Directiva por la que se definen las infracciones y sanciones penales por la vulneración de las medidas restrictivas de la Unión[19] [artículo 9].

[19] COM(2022) 684 final (2.12.2022).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2023/0438 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la mejora de la cooperación policial en relación con la prevención, detección e investigación del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, y a la mejora del apoyo por parte de Europol a la prevención de dichos delitos y la lucha contra ellos, y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2016/794

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 85, apartado 1, su artículo 87, apartado 2, y artículo 88, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial (Europol) se creó en virtud del Reglamento (UE) 2016/794 del Parlamento Europeo y del Consejo[20] para apoyar y reforzar la actuación de las autoridades competentes de los Estados miembros, así como su cooperación mutua en la prevención y la lucha contra la delincuencia grave que afecte a dos o más Estados miembros, el terrorismo y las formas de delincuencia que afecten a un interés común protegido por una política de la Unión;

(2) El tráfico ilícito de migrantes es una actividad delictiva que no respeta la vida humana ni la dignidad de las personas en aras de obtener beneficios, violando los derechos fundamentales de las personas afectadas, así como los objetivos de gestión de la migración de la UE. El Consejo Europeo, en sus conclusiones de 9 de febrero de 2023, reafirmó la importancia de la lucha contra los traficantes de personas y afirmó la voluntad de intensificar su acción para prevenir las salidas irregulares y la pérdida de vidas humanas, también mediante la intensificación de la cooperación con los países de origen y tránsito. A tal efecto, también es importante reforzar la respuesta de las fuerzas y cuerpos de seguridad al tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos mediante el refuerzo de las capacidades de Europol y, en particular, de su centro de conocimientos especializados de la Unión para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos.

(3) En 2016, el Consejo de Administración de Europol creó un «Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes», de conformidad con el artículo 11, apartado 1, letra s), del Reglamento (UE) 2016/794, como dicho centro de conocimientos

[20] Reglamento (UE) 2016/794 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial (Europol) y por el que se sustituyen y derogan las Decisiones 2009/371/JAI, 2009/934/JAI, 2009/935/JAI, 2009/936/JAI y 2009/968/JAI del Consejo (DO L 135 de 24.5.2016, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

especializados de la Unión. El Centro ha evolucionado continuamente desde su creación y ha ampliado su gama de actividades con el fin de proporcionar el mejor apoyo a los Estados miembros como plataforma dinámica para la cooperación operativa, el intercambio de información y la coordinación entre los Estados miembros y los socios que participan en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos. El aumento de las llegadas irregulares a la Unión y de los desplazamientos secundarios dentro de la Unión, la rápida adaptabilidad de las organizaciones delictivas, el desarrollo de nuevos *modi operandi* y métodos sofisticados requieren urgentemente un refuerzo significativo del papel del centro de conocimientos especializados de la Unión para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos de Europol, estableciéndolo como una estructura permanente en el seno de Europol y reforzando su compromiso de apoyar a los Estados miembros en la prevención del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos y la lucha contra estos delitos. Su nombre debe ser «Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes».

(4) El Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes debe prestar apoyo estratégico, operativo y técnico a los Estados miembros para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos. Como parte de sus funciones estratégicas, debe proporcionar un marco para la aplicación de las prioridades estratégicas y operativas de la Unión mediante el seguimiento de las tendencias en el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos. Para ello, debe presentar informes anuales, análisis estratégicos, evaluaciones de amenazas y actualizaciones de estado sobre las rutas migratorias y los *modi operandi,* en particular indicaciones de que puede hacerse uso de entidades privadas para el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos. En el contexto del desempeño de sus funciones estratégicas y operativas, el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes debe cooperar con el Servicio Europeo de Acción Exterior y con las misiones y operaciones de la política común de seguridad y defensa, cuando proceda y sea pertinente, en consonancia con sus respectivos mandatos y competencias, así como de conformidad con el mandato de Europol.

(5) Con el fin de reforzar la cooperación entre agencias en materia de tráfico ilícito de migrantes y trata de seres humanos, el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes debe proporcionar un medio para mejorar la cooperación y la coordinación entre Europol y otras agencias de la Unión, en concreto con Eurojust y la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas, en consonancia con sus respectivos marcos jurídicos, en particular mediante acuerdos de trabajo entre las agencias de la Unión.

(6) Con el fin de apoyar su análisis estratégico en la prevención del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos y en la lucha contra estos delitos, el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes debe contar, para las funciones estratégicas, con el apoyo de un marco de cooperación compuesto por personal de Europol y con la participación de representantes de la Comisión, los servicios especializados de los Estados miembros, la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Judicial Penal (Eurojust) y la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex). El Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes debe celebrar una reunión de las entidades representadas en el centro al menos dos veces al año para garantizar una guía y una coordinación eficaces a escala de la Unión. Para que el Centro pueda desempeñar sus funciones, otras estructuras internas pertinentes de Europol deben proporcionarle todo el apoyo necesario. A fin de

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

maximizar la eficacia del Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes, Europol debe poder invitar, en particular, a los principales agentes de la plataforma multidisciplinar europea contra las amenazas delictivas (EMPACT), así como a otros organismos o agencias pertinentes de la Unión cuando sea necesario.

(7) Como parte del apoyo operativo y técnico a los Estados miembros, el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes debe garantizar la coordinación de las acciones operativas y de investigación de los Estados miembros, en particular apoyando el intercambio transfronterizo de información, las operaciones y las investigaciones de los Estados miembros, en especial en el marco de la EMPACT, proporcionando apoyo operativo, técnico, forense y financiero. Además, Europol debe prestar apoyo a los Estados miembros en la detección de casos de tráfico ilícito de migrantes y trata de seres humanos en los que habría que iniciar investigaciones, cuando sea necesario en conexión con Eurojust, en los casos que requieran la creación de unidades operativas o despliegues de Europol para apoyo operativo, y en los casos que puedan requerir la cooperación con terceros países, en particular mediante el intercambio de datos personales.

(8) Las transferencias de datos personales por parte de Europol a terceros países, a falta de una decisión de adecuación o de garantías de protección de datos adecuadas o convenientes, podrán llevarse a cabo de conformidad con el artículo 25, apartado 5, del Reglamento (UE) 2016/794. En particular, los casos de tráfico ilícito de migrantes identificados por el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes para los que sea necesaria la cooperación con terceros países, podrían requerir la transferencia de datos personales en casos concretos con fines de prevención, investigación, detección o enjuiciamiento de infracciones penales o de ejecución de sanciones penales.

(9) A efectos de reforzar el apoyo operativo y técnico para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes debe, para las funciones operativas, contar con la participación de funcionarios de enlace de los Estados miembros, Eurojust y Frontex para garantizar una coordinación y un intercambio de información eficaces, oportunos y sistemáticos sobre la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos a escala de la Unión, garantizando una mayor cooperación entre agencias dentro de sus respectivas competencias y con los Estados miembros. Otras estructuras internas pertinentes de Europol también deben prestar todo el apoyo necesario. Los funcionarios de enlace de Eurojust y los funcionarios de enlace de Frontex deben estar destinados como representantes permanentes en Europol con este fin. Europol debe poder implicar a otros organismos o agencias de la Unión pertinentes para aprovechar los conocimientos especializados que entren en el ámbito de sus competencias cuando proceda.

(10) La EMPACT reúne a una amplia gama de autoridades competentes en un enfoque de asociación y constituye tanto el marco para una respuesta coordinada contra la delincuencia organizada y las formas graves de delincuencia internacional como un catalizador para hacer operativas las políticas y estrategias de seguridad de la Unión. Para aumentar una respuesta multidisciplinar, holística y coherente para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, así como los delitos conexos y los factores facilitadores, Europol y todas las partes interesadas clave deben aumentar sus conexiones en el marco de la EMPACT y el apoyo operativo a las actividades desarrolladas por dicha plataforma.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

(11) Para garantizar la adecuada implicación de las autoridades judiciales en las investigaciones penales por delitos relacionados con el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, la necesidad de reforzar el mandato de Eurojust en relación con el tráfico ilícito de migrantes y en relación con las modificaciones del mandato de Europol debe valorarse como parte de la evaluación de conformidad con el artículo 69, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1727.

(12) Europol debería ser el centro de información penal de la Unión y actuar como proveedor de servicios, en particular ofreciendo una red segura para el intercambio de datos, como la Aplicación de la Red de Intercambio Seguro de Información (SIENA), cuyo objetivo es facilitar el intercambio de información entre los Estados miembros, Europol, otros organismos de la Unión, países terceros y organizaciones internacionales. SIENA debe permitir una comunicación e intercambio rápidos, de fácil manejo y seguros de información e inteligencia operativas y estratégicas relacionadas con la delincuencia, y prestar especial atención a la interoperabilidad con otros sistemas de Europol y otros Estados y organizaciones cooperantes.

(13) El compromiso activo de los Estados miembros y el intercambio de información con Europol son fundamentales para garantizar un enfoque global y coordinado de la Unión en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes. Con vistas a reforzar las capacidades de los Estados miembros, estos deben designar servicios especializados para la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes, garantizando que dispongan de los recursos adecuados para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes y que puedan compartir información sobre investigaciones judiciales con Europol de manera eficiente y eficaz. Con el fin de armonizar el intercambio de información entre los Estados miembros y Europol sobre el tráfico ilícito de migrantes, los Estados miembros deben velar por que sus servicios designados para la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes estén directamente conectados a SIENA, con el objetivo de facilitar el intercambio de información. Esto está en consonancia con la Directiva (UE) 2023/977 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, relativa al intercambio de información entre los servicios de seguridad y de aduanas de los Estados miembros, por la que se deroga la Decisión Marco 2006/960/JAI del Consejo. Los funcionarios de enlace de inmigración de los Estados miembros destinados en terceros países también deben compartir información con Europol; para ello, también deben estar conectados a SIENA para garantizar el intercambio de información a que se refiere el apartado 1 de manera eficiente y eficaz.

(14) A fin de garantizar un intercambio eficiente de información relacionada con el tráfico ilícito de migrantes entre los Estados miembros y con Europol, especialmente en el caso de grandes redes delictivas en las que participen numerosos sospechosos, los Estados miembros deben utilizar las herramientas de apoyo más adecuadas facilitadas por Europol, como pueden ser cargadores de datos específicos. Por el contrario, y con el fin de acceder a toda la información e inteligencia disponibles a escala de la Unión sobre los casos correspondientes y hacer el mejor uso posible de las mismas, y en pleno respecto de las garantías adecuadas de protección de datos, los Estados miembros y las agencias de la Unión deben consultar sistemáticamente la información de Europol en el curso de las investigaciones en curso relacionadas con el tráfico ilícito de migrantes, en particular utilizando las herramientas «hit/no-hit» proporcionadas por Europol, como la interfaz técnica del sistema Querying Europol Systems (QUEST+).

(15) Para prevenir, detectar e investigar la delincuencia organizada grave y el terrorismo transfronterizos, es necesaria una coordinación y una acción concertada. Además de la

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

posibilidad de que el Estado miembro cree un equipo conjunto de investigación de conformidad con la Decisión marco del Consejo de 13 de junio de 2002, los Estados miembros deben poder crear una unidad operativa para reforzar la cooperación policial con el apoyo de Europol. Este mecanismo de coordinación entre las autoridades policiales de los Estados miembros y otras fuerzas o cuerpos de seguridad debe permitirles, con el apoyo de Europol, llevar a cabo actividades e investigaciones de inteligencia criminal conjuntas, coordinadas y priorizadas, en particular en lo que respecta a las redes y organizaciones delictivas, así como a los agentes delictivos individuales, incluidas las personas cuyas actividades delictivas estén comprendidas en las formas de delincuencia para las que Europol tiene competencia y que constituyen un alto riesgo para la seguridad. A fin de garantizar el buen funcionamiento y la eficacia de dicho mecanismo, los Estados miembros que creen, apoyen o participen en una unidad operativa deben poder garantizar un conjunto mínimo de requisitos relativos a su participación activa y oportuna, como facilitar toda la información pertinente a Europol, y Europol debe poder poner a disposición de dichos Estados miembros su apoyo analítico, operativo, técnico, forense y financiero avanzado. Los terceros países deben poder participar en una unidad operativa o apoyarla.

(16) Cuando las actividades de inteligencia criminal llevadas a cabo en una unidad operativa den lugar a la apertura de investigaciones judiciales en uno o varios Estados miembros que puedan beneficiarse de la creación de un equipo conjunto de investigación, o cuando las investigaciones judiciales apoyadas por una unidad operativa puedan beneficiarse de la creación de un equipo conjunto de investigación, Europol debe proponer la creación de tal equipo a los Estados miembros implicados y adoptar medidas para prestarles asistencia de conformidad con el artículo 5 del Reglamento (UE) 2016/794. En tales casos, Europol debe colaborar estrechamente con Eurojust, cuando proceda.

(17) Europol debe poder desplegar personal, en particular expertos nacionales en comisión de servicios de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/794, en el territorio de un Estado miembro, a petición de dicho Estado miembro, para prestar apoyo analítico, operativo, técnico y forense en comunicación y de acuerdo con las autoridades competentes de dicho Estado miembro. Estos despliegues deben tener lugar principalmente en el contexto de investigaciones complejas, a gran escala y de alto nivel, en particular en el contexto de unidades operativas o de equipos conjuntos de investigación, en este último caso en conexión con Eurojust, cuando proceda. Estos despliegues también deben apoyar nuevos controles de seguridad en Europol o en bases de datos nacionales con el fin de facilitar el intercambio de información rápido para reforzar los controles en las fronteras exteriores de la Unión (controles de seguridad secundarios), o equipos de apoyo a la gestión de la migración, de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/1896 del Parlamento Europeo y del Consejo[21]. Europol también debe hacer uso de estos despliegues para apoyar a los Estados miembros en relación con acontecimientos internacionales importantes. Europol también debe poder desplegar personal y expertos nacionales en comisión de servicios en terceros países con los que coopere sobre la base de una decisión de adecuación, de un acuerdo internacional celebrado entre la Unión y dicho tercer país

[21] Reglamento (UE) 2019/1896 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de noviembre de 2019, sobre la Guardia Europea de Fronteras y Costas y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1052/2013 y (UE) 2016/1624 (DO L 295 de 14.11.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1896/oj).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

de conformidad con el artículo 218 del TFUE, o de un acuerdo de cooperación entre Europol y ese tercer país celebrado antes del 1 de mayo de 2017.

(18) Con el fin de garantizar que Europol pueda prestar un apoyo eficaz mediante el despliegue, el Estado miembro de acogida debe poder garantizar un conjunto mínimo de requisitos, como facilitar toda la información pertinente a Europol. Europol debe poder desplegar personal y expertos nacionales en comisión de servicio rápidamente, incluso en casos excepcionales de urgencia. El personal y los expertos nacionales en comisión de servicio desplegados por Europol deben poder llevar a cabo medidas de investigación no coercitivas relacionadas con el tratamiento de datos en comunicación y de acuerdo con las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate, y de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/794 y el Derecho interno de dicho Estado miembro.

(19) Además, en el contexto de los despliegues de Europol para apoyo operativo, Europol debe crear una reserva de expertos policiales altamente cualificados de los Estados miembros con perfiles especializados que puedan ponerse inmediatamente a disposición de Europol para su despliegue operativo con el fin de prestar apoyo especializado. La reserva de expertos debe incluir especialistas en análisis criminológico, criminalística, investigación, idiomas y coordinación. Los Estados miembros deben velar por que sus expertos estén disponibles para participar, en calidad de expertos nacionales en comisión de servicios y a petición de Europol, en los despliegues de Europol para apoyo operativo. Esta obligación no debe aplicarse a los terceros países en los que Europol despliegue personal y expertos nacionales en comisión de servicios para apoyo operativo.

(20) El refuerzo del marco jurídico de Europol brinda la oportunidad de aclarar que los objetivos de Europol también deben abarcar expresamente las vulneraciones de las medidas restrictivas de la Unión. Las medidas restrictivas de la Unión son un instrumento esencial para la defensa de los valores, la seguridad, la independencia y la integridad de la Unión, la consolidación y el respaldo de la democracia, el Estado de Derecho, los derechos humanos y los principios del Derecho internacional, el mantenimiento de la paz internacional, la prevención de conflictos y el fortalecimiento de la seguridad internacional conforme a los propósitos y principios de la Carta de las Naciones Unidas. Las vulneraciones de las medidas restrictivas de la Unión constituyen, por tanto, una forma de delincuencia que afecta a un interés común contemplado por la política de la Unión y en relación al cual Europol debe tener competencia para actuar con el fin de apoyar y reforzar la acción de los Estados miembros.

(21) [De conformidad con el artículo 3 del Protocolo (n.º 21) sobre la posición del Reino Unido y de Irlanda respecto del espacio de libertad, seguridad y justicia, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, Irlanda ha notificado su deseo de participar en la adopción y aplicación del presente Reglamento.] O

(22) [De conformidad con los artículos 1 y 2 del Protocolo (n.º 21) sobre la posición del Reino Unido y de Irlanda respecto del espacio de libertad, seguridad y justicia, anejo al Tratado de la Unión Europea y al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y sin perjuicio del artículo 4 del citado Protocolo, Irlanda no participa en la adopción del presente Reglamento y no queda vinculada por el mismo ni sujeta a su aplicación.]

(23) 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 y al Tratado de Funcionamiento de

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

la Unión Europea, Dinamarca no participa en la adopción del presente Reglamento y no queda vinculada por el mismo ni sujeta a su aplicación.

(24) {El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo[22], emitió su dictamen el [...]}[23].

(25) Dado que los objetivos del presente Reglamento de reforzar la prevención, detección e investigación del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros actuando por sí solos dada la naturaleza transfronteriza de estos delitos, sino que, por razón de los efectos de la cooperación y el intercambio de información, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta última puede 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 dichos objetivos.

(26) El presente Reglamento respeta plenamente los derechos y garantías fundamentales, y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, la «Carta»), especialmente el derecho al respeto de la vida privada y familiar y el derecho a la protección de datos de carácter personal, tal como establecen los artículos 7 y 8 de la Carta, así como el artículo 16 del TFUE.

(27) Por lo tanto, procede modificar el Reglamento (UE) 2016/794 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Capítulo I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

El presente Reglamento establece normas para mejorar la cooperación policial y el apoyo de la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial (Europol) en la prevención del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos y la lucha contra estos delitos, mediante:

a) el establecimiento de un Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes en Europol y un marco de gobernanza para regular y apoyar sus actividades;

b) la mejora de la cooperación y la coordinación entre los Estados miembros, Europol y otras agencias de la Unión;

---

22 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

23 DO C...

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

c) el refuerzo del intercambio de información entre los Estados miembros, y con Europol;

d) la provisión a Europol de las herramientas necesarias para apoyar y reforzar las acciones de las autoridades competentes de los Estados miembros y su cooperación mutua para prevenir y combatir las infracciones penales que entren en el ámbito de los objetivos de Europol;

e) el refuerzo de la cooperación entre Europol y terceros países.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «tráfico ilícito de migrantes»: cualquiera de las actividades a que se refieren los artículos 3, 4 y 5 de la Directiva [XXX] [por la que se establecen normas mínimas para prevenir y combatir la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregulares en la Unión, y por la que se sustituye la Directiva 2002/90/CE del Consejo y la Decisión marco 2002/946 JAI del Consejo][24];

2) «trata de seres humanos»: cualquiera de las actividades a que se refieren los artículos 2 y 3 de la Directiva 2011/36/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[25];

4) «autoridades competentes»: las autoridades competentes de los Estados miembros definidas en el artículo 2, letra a), del Reglamento (UE) 2016/794;

5) «funcionario de enlace de inmigración»: un funcionario de enlace desplegado en un tercer país por las autoridades competentes de un Estado miembro, de conformidad con su Derecho interno, para tratar cuestiones relacionadas con la inmigración, incluso cuando dichas cuestiones sean solo una parte de las funciones del funcionario de enlace.

Capítulo II

MARCO DE GOBERNANZA DEL CENTRO EUROPEO DE LUCHA CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES

Artículo 3

Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes

El Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes está establecido en el seno de Europol como centro de asesoramiento especializado de la Unión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra l), del Reglamento (UE) 2016/794. El Centro apoyará a los Estados miembros en la prevención contra el tráfico ilícito de migrantes y la

---

24 [añádanse el título y la referencia de publicación].

25 Directiva 2011/36/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2011, relativa a la prevención y lucha contra la trata de seres humanos y a la protección de las víctimas y por la que se sustituye la Decisión marco 2002/629/JAI del Consejo (DO L 101 de 15.4.2011, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/36/oj).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

trata de seres humanos y la lucha contra estos delitos y desempeñará las funciones establecidas en los artículos 5 y 6.

Artículo 4

Composición del Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes

1. El Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes estará compuesto por personal de Europol y contará con la participación de representantes de las siguientes entidades en el desempeño de las funciones estratégicas a que se refiere el artículo 5:

   a) un representante de cada Estado miembro, de un servicio nacional especializado de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7;

   b) un representante de Eurojust;

   c) un representante de la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas;

   d) a discreción de Europol y, previa consulta a los Estados miembros, uno o varios representantes que participen en la ejecución operativa de las prioridades estratégicas y operativas de la Unión para la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, en particular en la plataforma multidisciplinar europea contra las amenazas delictivas (EMPACT).

   El Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes celebrará una reunión de las entidades a que se refieren las letras a) a d) al menos dos veces al año y la Comisión participará en dicha reunión.

   Europol podrá invitar a otras entidades a participar en el desarrollo de las actividades a que se refiere el artículo 5, en particular otros organismos o agencias de la Unión pertinentes.

2. El Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes estará compuesto por personal de Europol y contará con la participación de representantes de las siguientes entidades en la realización de las funciones operativas a que se refiere el artículo 6:

   a) por cada Estado miembro, un funcionario de enlace según lo dispuesto en el artículo 8 del Reglamento (UE) 2016/794, designado específicamente para hacer frente al tráfico ilícito de migrantes;

   b) un funcionario de enlace de Eurojust como representante permanente en Europol;

   c) un funcionario de enlace de Frontex como representante permanente en Europol.

   Europol podrá invitar a otras entidades a participar en el desarrollo de las actividades a que se refiere el artículo 6, en particular otros organismos o agencias de la Unión pertinentes.

3. A efectos del apartado 2 del presente artículo, y de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra g), del Reglamento (UE) 2018/1727 del Parlamento Europeo y del

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Consejo[26], Eurojust enviará a un funcionario de enlace, actuando de conformidad con dicho Reglamento, al Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes.

4. A efectos del apartado 2 del presente artículo, así como del artículo 68, apartado 1, letra b), el artículo 87, apartado 1, letra d), y el artículo 90, del Reglamento (UE) 2019/1896, y de conformidad con el artículo 68, apartados 2 y 5, de dicho Reglamento, la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas enviará a un funcionario de enlace, actuando de conformidad con dicho Reglamento, al Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes.

5. A efectos de los apartados 1 y 2, y para facilitar el cumplimiento de las funciones estratégicas y operativas establecidas en los artículos 5 y 6 del presente Reglamento, el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes recibirá el apoyo necesario de todas las demás partes pertinentes de las estructuras internas de Europol.

Artículo 5

Funciones estratégicas del Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes

Las funciones estratégicas del Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes serán las siguientes:

a) proporcionar análisis estratégicos y evaluaciones de las amenazas para ayudar al Consejo y a la Comisión a fijar las prioridades estratégicas y operativas de la Unión para la prevención del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos y la lucha contra estos delitos, de conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/794;

b) proporcionar un marco para apoyar la ejecución operativa de las prioridades estratégicas y operativas de la Unión para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, en particular en el marco de la EMPACT, de conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/794;

c) apoyar la coordinación, la cooperación y el intercambio de información sobre el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos entre las agencias de la Unión, en particular con la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas, Eurojust y, cuando proceda, otros organismos o agencias pertinentes de la Unión, en consonancia con sus respectivos marcos jurídicos, en particular mediante acuerdos de trabajo entre ellos, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra j), del Reglamento (UE) 2016/794;

d) supervisar el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos que tenga lugar en la Unión y en terceros países, en cooperación con los Estados miembros, los organismos o agencias pertinentes de la Unión y, cuando proceda, terceros países, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra f), del Reglamento (UE) 2016/794, y facilitar periódicamente información a los Estados miembros y a la Comisión, en

[26] Reglamento (UE) 2018/1727 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de noviembre de 2018, sobre la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Judicial Penal (Eurojust) y por el que se sustituye y deroga la Decisión 2002/187/JAI del Consejo (DO L 295 de 21.11.2018, p. 138, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1727/oj).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

particular datos estadísticos agregados y actualizaciones de estado derivados de la información compartida por los Estados miembros;

e) proporcionar análisis estratégicos y evaluaciones de las amenazas para apoyar la creación de las unidades operativas a que se refiere el artículo 5 *bis* del Reglamento (UE) 2016/794 y los despliegues de Europol para apoyo operativo a que se refiere el artículo 5 *ter* del Reglamento (UE) 2016/794, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra f), del Reglamento (UE) 2016/794;

f) proporcionar análisis estratégicos y evaluaciones de las amenazas para apoyar la aplicación del artículo 6, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/794 sobre la solicitud de apertura de una investigación penal en relación al tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra f), del Reglamento (UE) 2016/794;

g) proporcionar análisis estratégicos y evaluaciones de las amenazas a los Estados miembros y a la Comisión, así como a las agencias u organismos pertinentes de la Unión, cuando proceda, sobre las rutas y los *modi operandi* del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, en particular indicaciones de que puede hacerse uso de entidades privadas para el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra f), del Reglamento (UE) 2016/794;

h) ofrecer análisis estratégicos y evaluaciones de las amenazas para ayudar a los Estados miembros y a la Comisión, así como a las agencias u organismos pertinentes de la Unión, cuando corresponda, a prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra f), del Reglamento (UE) 2016/794;

i) elaborar un informe anual sobre el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, en el que se identifiquen las principales prioridades operativas y las posibles acciones conexas a escala de la Unión, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra f), del Reglamento (UE) 2016/794.

Artículo 6

Funciones operativas del Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes

Las funciones operativas del Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes serán las siguientes:

a) coordinar, organizar y ejecutar acciones operativas y de investigación para apoyar y reforzar las actuaciones de las autoridades competentes de los Estados miembros para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, en particular cuando estos delitos se faciliten, promuevan o cometan mediante el uso de Internet, en especial de las redes sociales, y también en el contexto de los despliegues de Europol para apoyo operativo, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letras c) y m), del Reglamento (UE) 2016/794;

b) apoyar las actividades, operaciones e investigaciones de intercambio de información transfronterizas de los Estados miembros, así como a los equipos conjuntos de investigación y las unidades operativas, en relación con el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, en particular mediante el apoyo analítico, operativo, técnico,

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

forense y financiero, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra h), del Reglamento (UE) 2016/794;

c) prestar apoyo administrativo, logístico, financiero y operativo a las actividades operativas dirigidas por los Estados miembros, en particular en el marco de la EMPACT, de conformidad con el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/794;

d) apoyar al director ejecutivo de Europol, de conformidad con el artículo 5 *ter*, apartado 3, del Reglamento (UE) 2016/794, en la evaluación de las solicitudes presentadas por los Estados miembros para despliegues de Europol para apoyo operativo en relación con el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, en particular en la priorización de dichas solicitudes sobre la base de las necesidades operativas;

e) identificar los casos de tráfico ilícito de migrantes y trata de seres humanos que puedan requerir la creación de una unidad operativa de conformidad con el artículo 5 *bis* del Reglamento (UE) 2016/794, e informar de tales casos al director ejecutivo de Europol;

f) identificar los casos de tráfico ilícito de migrantes y trata de seres humanos que puedan requerir despliegues de Europol para apoyo operativo, de conformidad con el artículo 5 *ter* del Reglamento (UE) 2016/794, e informar al director ejecutivo de Europol de tales casos;

g) identificar los casos de tráfico ilícito de migrantes y trata de seres humanos que puedan requerir la aplicación del artículo 6 del Reglamento (UE) 2016/794 en relación a las solicitudes de Europol de iniciar una investigación penal e informar al director ejecutivo de Europol de dichos casos;

h) identificar los casos de tráfico ilícito de migrantes y trata de seres humanos que puedan requerir la cooperación con terceros países, en particular mediante el intercambio de datos personales.

Capítulo III

COOPERACIÓN ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS Y EUROPOL EN MATERIA DE PREVENCIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES Y LA TRATA DE SERES HUMANOS Y DE LUCHA CONTRA ESTOS DELITOS

Artículo 7

Servicios nacionales especializados para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos

1. Cada Estado miembro designará, a más tardar un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento, uno o varios servicios especializados dentro sus autoridades competentes, de conformidad con el Derecho interno, para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, en particular mediante investigaciones penales. Inmediatamente después de dicha designación, cada Estado miembro informará de ello a la Comisión.

2. Cada Estado miembro velará por que sus servicios especializados designados de conformidad con el apartado 1 del presente artículo recojan toda la información pertinente relativa a las investigaciones penales sobre el tráfico ilícito de migrantes y

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

la trata de seres humanos y que se obtenga de estas, y que compartan dicha información tan pronto como sea posible con Europol y otros Estados miembros, de conformidad con el artículo 8.

3. Cada Estado miembro conectará, a más tardar un año después de la entrada en vigor del presente Reglamento, sus servicios especializados designados de conformidad con el apartado 1 del presente artículo directamente a la Aplicación de la Red de Intercambio Seguro de Información (SIENA) de Europol a que se refiere el artículo 2, letra w), del Reglamento (UE) 2016/794. Inmediatamente después de dicha conexión, cada Estado miembro informará de ello a la Comisión.

4. Cada Estado miembro proporcionará a sus servicios especializados designados de conformidad con el apartado 1, recursos adecuados para garantizar que dichos servicios especializados estén equipados para prevenir y combatir eficazmente el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, así como para recoger y compartir información de conformidad con el apartado 2 de manera eficaz y eficiente.

5. Cada Estado miembro pondrá a disposición un número adecuado de miembros del personal de los servicios especializados designados de conformidad con el apartado 1 del presente artículo para la reserva de personal a que se refiere el artículo 5 *ter*, apartado 6, del Reglamento (UE) 2016/794, de modo que dichos miembros del personal puedan participar en los despliegues de Europol para apoyo operativo en calidad de expertos nacionales en comisión de servicios.

Artículo 8

Suministro de información sobre infracciones penales relacionadas con el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos a Europol y a los Estados miembros

1. Cada Estado miembro facilitará a Europol, de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/794, la información que obre en poder de sus autoridades competentes relativa a infracciones penales relacionadas con el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos.

2. Cada Estado miembro facilitará a Europol de manera oportuna la información a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

3. Cada Estado miembro facilitará a los demás Estados miembros y, al mismo tiempo, a Europol, la información que obre en poder de sus autoridades competentes relativa a infracciones penales relacionadas con el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, cuando existan razones objetivas para creer que dicha información podría ser pertinente para esos otros Estados miembros a efectos de la prevención, detección o investigación de tales infracciones penales en dichos Estados miembros.

4. Cada Estado miembro utilizará la aplicación SIENA para facilitar la información a que se refiere el apartado 3 del presente artículo a otros Estados miembros y a Europol, de conformidad con el artículo 8, apartado 4, y el artículo 18, apartado 2, letra d), del Reglamento (UE) 2016/794.

5. Cada Estado miembro conectará a sus funcionarios de enlace de inmigración a SIENA. Cuando no sea posible conectar a un funcionario de enlace de inmigración a SIENA por razones técnicas imperiosas relacionadas con la situación en el tercer país de despliegue, dicho funcionario de enlace de inmigración presentará la información a que se refiere el apartado 1 a una autoridad nacional competente a través de otros

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

canales seguros. Dicha autoridad competente facilitará la información a Europol, directamente o a través de la unidad nacional de Europol, utilizando SIENA.

Capítulo IV

REFUERZO DEL APOYO DE EUROPOL A LA LUCHA CONTRA EL TRÁFICO ILÍCITO DE MIGRANTES Y LA TRATA DE SERES HUMANOS

Artículo 9

Modificaciones del Reglamento (UE) 2016/794

El Reglamento (UE) 2016/794 se modifica como sigue:

1) en el artículo 2, se añaden las letras w), x) e y) siguientes:

«w) "SIENA": la Aplicación de la Red de Intercambio Seguro de Información, que gestiona Europol, destinada a facilitar el intercambio de información;

x) "unidad operativa": mecanismo de coordinación creado por los Estados miembros entre sus autoridades competentes, con el apoyo de Europol, para llevar a cabo actividades e investigaciones conjuntas, priorizadas y coordinadas de inteligencia criminal e investigaciones sobre un delito que entre en el ámbito de los objetivos de Europol y requiera una acción coordinada y concertada;

y) "despliegue de Europol para apoyo operativo": el despliegue de personal de Europol o de expertos nacionales en comisión de servicios en el territorio de un Estado miembro, a petición de dicho Estado miembro, para prestar apoyo analítico, operativo, técnico y forense en comunicación y de acuerdo con las autoridades competentes de dicho Estado.»;

2) el artículo 4 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se modifica como sigue:

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

«c) coordinar, organizar y ejecutar cualesquiera actuaciones de investigación y operativas para respaldar y reforzar las actuaciones que lleven a cabo las autoridades competentes de los Estados miembros:

i) conjuntamente con las autoridades competentes de los Estados miembros;

ii) en el contexto de equipos conjuntos de investigación, de conformidad con el artículo 5 y, en su caso, en conexión con Eurojust;

iii) en el contexto de las unidades operativas, de conformidad con el artículo 5 *bis*;

iv) en el contexto de los despliegues de Europol para apoyo operativo, de conformidad con el artículo 5 *ter*;»;

ii) la letra h) se sustituye por el texto siguiente:

«h) respaldar las actividades transfronterizas de intercambio de información, las operaciones y las investigaciones de los Estados miembros, así como a los equipos conjuntos de investigación y las unidades operativas, en particular ofreciendo apoyo analítico, operativo, técnico, forense y financiero;»;

iii) la letra l) se sustituye por el texto siguiente:

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

«l) crear centros de asesoramiento especializados de la Unión para combatir determinados tipos de delitos que entran en el ámbito de los objetivos de Europol, en particular el Centro Europeo de Ciberdelincuencia y, de conformidad con el Reglamento (UE) .../... del Parlamento Europeo y del Consejo* [*Reglamento relativo a la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes*], el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes;

---

* *Reglamento (UE) .../... del Parlamento Europeo y del Consejo, de ..., relativo a la mejora de la cooperación policial en relación con la prevención, detección e investigación del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, y a la mejora del apoyo por parte de Europol a la prevención de dichos delitos y la lucha contra ellos, y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2016/794 (DO L..., ELI: ...)*»;

iv) la letra s) se sustituye por el texto siguiente:

«s) facilitar las actividades e investigaciones conjuntas, priorizadas y coordinadas de inteligencia criminal, en especial en relación a las personas a que se refiere la letra r), y en particular a través de unidades operativas y despliegues de Europol para apoyo operativo;»;

v) se añade la letra z *bis*) siguiente:

«z *bis*) apoyar a los Estados miembros en el tratamiento eficaz y eficiente de los datos biométricos.»;

b) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Europol no aplicará medidas coercitivas en el desempeño de sus funciones.

El personal de Europol podrá prestar apoyo operativo a las autoridades competentes de los Estados miembros durante la ejecución de medidas de investigación por parte de dichas autoridades, a petición de estas y de conformidad con su Derecho interno, en particular en el contexto de la creación de unidades operativas y del despliegue de Europol para apoyo operativo, en concreto facilitando el intercambio de información transfronterizo, proporcionando apoyo analítico, operativo, técnico y forense, y estando presente durante la ejecución de tales medidas.

El personal de Europol estará facultado para ejecutar por sí mismo medidas de investigación no coercitivas, siempre que un Estado miembro haya solicitado a Europol que lo haga, de conformidad con su Derecho interno, y el director ejecutivo haya autorizado al personal de Europol a ejecutar las medidas de investigación no coercitivas solicitadas.

El personal de Europol llevará a cabo dichas medidas de investigación no coercitivas en comunicación y de acuerdo con las autoridades competentes del Estado miembro de que se trate, y de conformidad con el presente Reglamento y con el Derecho interno de dicho Estado miembro.»;

3) se introducen los artículos 5 *bis* y 5 *ter* siguientes:

«*Artículo 5* bis

Unidades operativas

1. Los Estados miembros podrán crear una unidad operativa durante determinadas actividades o investigaciones específicas de inteligencia criminal. Europol facilitará la creación y dará apoyo al funcionamiento de las unidades operativas.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2. Los Estados miembros que creen una unidad operativa acordarán con Europol la planificación, coordinación y ejecución de las actividades e investigaciones de inteligencia criminal de la unidad.

3. Los Estados miembros que creen una unidad operativa garantizarán la coherencia y las sinergias con el marco de la plataforma multidisciplinar europea contra las amenazas delictivas (EMPACT).

4. Los Estados miembros que creen una unidad operativa podrán decidir invitar a otros Estados miembros, terceros países y otros socios, según lo dispuesto en el artículo 23, a participar en la unidad operativa o prestarle apoyo. La participación de terceros países y otros socios en la unidad operativa se llevará a cabo de conformidad con el presente Reglamento.

5. Para apoyar el funcionamiento de una unidad operativa, Europol pondrá a disposición el apoyo analítico, operativo, técnico, forense y financiero previsto en el presente Reglamento, de conformidad con el apartado 2.

6. Cada Estado miembro que cree, participe o apoye una unidad operativa, de conformidad con la planificación, coordinación y ejecución a que se refiere el apartado 2:

a) facilitará sin demora toda la información pertinente a Europol y a los demás Estados miembros que creen la unidad operativa, participen en ella o la apoyen, mediante el uso de SIENA y, cuando corresponda, harán que la información sea directamente accesible de conformidad con el artículo 20, apartado 2 *bis*;

b) hará uso del apoyo analítico, operativo, técnico, forense y financiero proporcionado por Europol;

c) iniciará determinadas actividades e investigaciones específicas de inteligencia criminal, de conformidad con el Derecho interno, cuando sea necesario para abordar el delito conectado con la unidad operativa;

d) iniciará investigaciones financieras paralelas, de conformidad con el Derecho interno y de la Unión, para identificar e incautar activos de origen delictivo;

e) involucrará a sus funcionarios de enlace desplegados en terceros países en los que se investiguen actividades delictivas en el contexto de la unidad operativa para mejorar la cooperación y el intercambio de información, y facilitará a Europol la información obtenida, de conformidad con el Derecho de la Unión e interno.

7. El director ejecutivo podrá proponer la creación de una unidad operativa a las autoridades competentes de los Estados miembros de que se trate a través de sus unidades nacionales, cuando este considere que ello aportaría un valor añadido a la lucha contra un delito que entre en el ámbito de los objetivos de Europol.

8. El Consejo de Administración adoptará normas de desarrollo para el establecimiento y la creación de unidades operativas.

Artículo 5 ter

Despliegue de Europol para apoyo operativo

1. Un Estado miembro podrá solicitar, de conformidad con su Derecho interno, el despliegue de Europol para apoyo operativo en su territorio a fin de hacer uso del apoyo analítico, operativo, técnico, forense y financiero proporcionado por Europol

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

para prevenir y combatir los delitos que entren en el ámbito de los objetivos de Europol.

2. El despliegue de Europol para apoyo operativo tendrá lugar en el contexto de investigaciones complejas y a gran escala que requieran de su apoyo, en particular en el contexto de equipos conjuntos de investigación o unidades operativas, o para respaldar comprobaciones en las bases de datos pertinentes para reforzar los controles en las fronteras exteriores de la Unión, o equipos de apoyo a la gestión de la migración de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/1896 del Parlamento Europeo y del Consejo, o para prestar apoyo a los Estados miembros en acontecimientos internacionales importantes.

3. El director ejecutivo evaluará la solicitud presentada por un Estado miembro de conformidad con el apartado 1 y podrá aprobar el despliegue de Europol para apoyo operativo durante un período limitado que podrá renovarse, teniendo en cuenta las necesidades operativas y los recursos de que disponga. La decisión del director ejecutivo se basará en una evaluación de riesgos.

4. Una vez que el director ejecutivo haya aprobado la solicitud presentada por un Estado miembro de conformidad con el apartado 1, dicho Estado miembro y Europol acordarán conjuntamente las modalidades del despliegue de Europol para apoyo operativo. El personal de Europol y los expertos nacionales en comisión de servicios desplegados en el Estado miembro actuarán de conformidad con el presente Reglamento, en particular el artículo 4, apartado 5, y con el Derecho interno del Estado miembro en cuyo territorio tenga lugar el despliegue.

5. En casos excepcionales de urgencia que requieran el despliegue inmediato de Europol para prestar apoyo operativo en el territorio de un Estado miembro, dicho Estado miembro y el director ejecutivo velarán por que las medidas establecidas en los apartados 1, 3 y 4 se lleven a cabo en un plazo de setenta y dos horas.

6. Europol creará una reserva de expertos de los Estados miembros a efectos de los despliegues de Europol para apoyo operativo. La reserva de personal constituirá una reserva de expertos que trabajen en sus Estados miembros y que podrán ponerse inmediatamente a disposición de Europol a tal efecto. Los Estados miembros deberán velar por que sus expertos estén disponibles para participar, en calidad de expertos nacionales en comisión de servicios y a petición de Europol, en los despliegues de Europol para apoyo operativo.

7. El Estado miembro en cuyo territorio tenga lugar el despliegue de Europol para apoyo operativo, de conformidad con las modalidades acordadas a que se refiere el apartado 4:

   a) facilitará sin demora toda la información pertinente a Europol, en la medida de lo posible haciendo que la información de las bases de datos nacionales sea directamente accesible al personal de Europol y a los expertos nacionales en comisión de servicios desplegados en su territorio, de conformidad con su Derecho interno;

   b) hará uso del apoyo analítico, operativo, técnico y forense proporcionado por el personal de Europol desplegado en su territorio;

   c) permitirá que el personal de Europol y los expertos nacionales en comisión de servicio desplegados en su territorio estén presentes durante la ejecución de medidas de investigación.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

8. El director ejecutivo podrá proponer el despliegue de Europol para apoyo operativo en el territorio de un Estado miembro a las autoridades competentes de dicho Estado miembro a través de su unidad nacional, cuando el primero considere que ello aportaría un valor añadido a la prevención o la lucha contra un delito que entre en el ámbito de los objetivos de Europol.

9. El Consejo de Administración adoptará normas de desarrollo para la preparación y ejecución de los despliegues de Europol para apoyo operativo, en particular sobre el número y los perfiles de los expertos que deben incluirse en la reserva de personal y cualquier modificación posterior de la misma.

10. El presente artículo se aplicará *mutatis mutandis* cuando el despliegue de Europol para apoyo operativo tenga lugar en un tercer país de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 25, apartado 1, letras a), b) o c).

---

* Reglamento (UE) 2019/1896 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de noviembre de 2019, sobre la Guardia Europea de Fronteras y Costas y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1052/2013 y (UE) 2016/1624 (DO L 295 de 14.11.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1896/oj).»;

5) En el artículo 18, apartado 2, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) intercambios de información más ágiles, en particular a través de la aplicación SIENA, entre los Estados miembros, Europol, otros organismos de la Unión, terceros países, organizaciones internacionales y entidades privadas;»;

6) El anexo I se modifica como sigue:

a) el sexto guion («tráfico de inmigrantes») se sustituye por el texto siguiente:

«— tráfico ilícito de migrantes»;

b) se añade el guion siguiente:

«— vulneración de las medidas restrictivas de la Unión».

Capítulo V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 10

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.*

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente/La Presidenta	*El Presidente/La Presidenta*

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA «AGENCIAS»

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA 3
1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa 3
1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) 3
1.3. La propuesta se refiere a 3
1.4. Objetivo(s) 3
1.4.1. Objetivo(s) general(es) 3
1.4.2. Objetivo(s) específico(s) 4
1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados 10
1.4.4. Indicadores de rendimiento 10
1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa 13
1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, en particular un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa 13
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. 13
1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores 14
1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados 15
1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación 16
1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa 17
1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s) 17
2. MEDIDAS DE GESTIÓN 18
2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes 18
2.2. Sistema(s) de gestión y de control 19
2.2.1. Justificación del modo o modos de gestión, el mecanismo o mecanismos de aplicación de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control propuestos 19
2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al sistema o sistemas de control interno(s) establecido(s) para mitigarlos 19
2.2.3. Estimación y justificación de la eficiencia en términos de costes 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) 20
2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades 21
3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA .. 21
3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s) 21

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3.2. Incidencia estimada en los gastos 22
3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos 22
3.2.2. Incidencia estimada en los créditos de Europol 23
3.2.3. Incidencia estimada en los recursos humanos de Europol 25
3.2.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente 29
3.2.5. Contribución de terceros 29
3.3. Incidencia estimada en los ingresos 30

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: http://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA «AGENCIAS»

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la mejora de la cooperación policial en relación con la prevención, detección e investigación del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, y a la mejora del apoyo por parte de Europol a la prevención de dichos delitos y la lucha contra ellos, y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2016/794.

La presente propuesta de Reglamento relativo a la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos forma parte de un paquete coherente que incluye también una propuesta de Directiva para prevenir y combatir la ayuda a la entrada, a la circulación y a la estancia irregulares. Juntas, ambas propuestas tienen por objeto «modernizar el marco jurídico para luchar contra el tráfico ilícito de migrantes, a fin de garantizar que dispongamos de las herramientas jurídicas y operativas necesarias para responder al nuevo *modus operandi* de los traficantes de personas», tal como se establece en el programa de trabajo de la Comisión para 2024, anunciado el 17 de octubre de 2023.

1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s)

Ámbito de actuación: Asuntos de Interior

Actividad: Seguridad

12 10 01: Europol

1.3. La propuesta se refiere a

☐ **una acción nueva**

☐ **una acción nueva a raíz de un proyecto piloto/una acción preparatoria**[27]

☒ **la ampliación 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)

En respuesta a las acuciantes necesidades operativas y a la detección de lagunas en lo que respecta a la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes, el programa de trabajo de la Comisión para 2024 anunció que «propondrá modernizar el marco jurídico de lucha contra el tráfico ilícito de migrantes, a fin de garantizar que disponemos de las herramientas jurídicas y operativas necesarias para responder al nuevo *modus operandi* de los traficantes» [véase COM(2023) 638

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

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

final]. Esto dio seguimiento a los anuncios conexos realizados por la presidenta Von der Leyen en el estado de la Unión 2023. Se espera que la iniciativa legislativa mejore la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, en particular mediante el refuerzo del apoyo de Europol a los Estados miembros en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes, la trata de seres humanos y otras formas de delincuencia conexas que entran en el mandato de Europol.

Los objetivos generales de esta iniciativa legislativa se derivan de los objetivos basados en el Tratado:

1. de que Europol apoye y refuerce la actuación de las autoridades policiales de los Estados miembros y su cooperación mutua en la prevención y la lucha contra la delincuencia grave que afecte a dos o más Estados miembros, el terrorismo y las formas de delincuencia que afecten a un interés común protegido por una política de la Unión[28].

2. de reforzar la cooperación policial en la que participen todas las autoridades competentes de los Estados miembros, en particular las autoridades policiales, los servicios de aduanas y otras fuerzas o cuerpos de seguridad especializados en la prevención, la detección y la investigación de infracciones penales[29].

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Los objetivos específicos se derivan de los objetivos generales expuestos anteriormente y reflejan el objeto y el ámbito de aplicación descritos en el artículo 1 del presente Reglamento:

objetivo específico n.º 1: reforzar Europol y su Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes como centro neurálgico para la investigación y la acción operativa a escala de la UE, así como para el análisis estratégico;

objetivo específico n.º 2: mejorar la cooperación y la coordinación entre los Estados miembros, Europol y otras agencias de la Unión;

objetivo específico n.º 3: reforzar Europol como centro de información penal de la UE sobre el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos y desarrollar plenamente el intercambio de información entre los Estados miembros, Europol, otras agencias de la UE y terceros países;

objetivo específico n.º 4: proporcionar a Europol las herramientas necesarias para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes y otros delitos que entren en el ámbito de los objetivos de Europol.

Objetivo específico n.º 1: reforzar Europol y su Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes como centro neurálgico para la investigación y la acción operativa a escala de la UE, así como para el análisis estratégico

28 Artículo 88 del TFUE.

29 Artículo 87 del TFUE.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: http://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

El objetivo es reforzar Europol y su Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes como centro neurálgico para la identificación de acciones estratégicas y operativas a escala de la UE en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes. Los análisis estratégicos y las evaluaciones de amenazas a escala de la UE, con la participación de otras agencias de la UE, como Frontex y Eurojust, contribuirán a apoyar de manera más eficaz las prioridades del Consejo y las agencias en este ámbito, en particular en el marco de la plataforma multidisciplinar europea contra las amenazas delictivas (EMPACT), mientras que las acciones operativas y de investigación dirigidas por los Estados miembros se beneficiarán de un análisis regional específico basado en más información e inteligencia de los Estados miembros y en contribuciones de las agencias.

En el marco de este objetivo, se requieren recursos adicionales para cumplir las nuevas funciones estratégicas y operativas a que se refieren, respectivamente, los artículos 5 y 6 del presente Reglamento:

Aumentar el número de especialistas en investigación y analistas de datos, en particular, en el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes, con el fin de **aumentar el número de unidades operativas**[30] **apoyadas por Europol** y otras investigaciones sobre el tráfico ilícito organizado de migrantes y la trata de seres humanos y los delitos accesorios y determinantes conexos, así como servicios de apoyo operativo *in situ* en los países de origen, tránsito y destino. **Las investigaciones complejas contra el tráfico ilícito de migrantes y las redes de trata de seres humanos deben abarcar todos los aspectos de las actividades delictivas**: logístico, financiero o digital. Europol también debe acercar sus servicios operativos a los equipos nacionales de investigación y asegurarse de que cuenta con la capacidad de apoyar a las autoridades de los Estados miembros sobre el terreno durante la aplicación de las medidas de investigación.

Aumentar el número de especialistas de inteligencia de fuentes abiertas/vigilancia de medios sociales para proporcionar seguimiento de medios sociales y fuente abierta, análisis de redes sociales y servicios de expertos operativos conexos para apoyar las investigaciones y las medidas preventivas de los Estados miembros en relación con el tráfico ilícito organizado de migrantes y la trata de seres humanos que afectan a los países de origen, tránsito o destino. Europol debe tener capacidades **para promover el tratamiento en tiempo real y de alta calidad de la información recogida en línea** durante la aplicación de las medidas de investigación de los Estados miembros.

Aumentar el número de especialistas en informática forense, descifrado y datos para garantizar la extracción y el tratamiento de conjuntos de datos amplios y complejos recogidos de los países de origen, tránsito y destino, ya sean tanto Estados miembros como terceros países. **Debe garantizar el acceso y el tratamiento de datos en tiempo real y de alta calidad, así como los conocimientos especializados en ciencia de datos conexa,** a fin de garantizar el uso de datos biométricos recogidos legalmente y de crear nuevos modelos de

30 En 2022, Europol apoyó un total de 195 investigaciones prioritarias sobre el tráfico ilícito de migrantes, en particular 9 unidades operativas. Los servicios conexos fueron prestados principalmente por treinta y cuatro miembros del personal del Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes, que trabajaban principalmente en la sede de la Agencia. Son necesarios recursos adicionales para permitir el aumento del número de investigaciones apoyadas sobre el tráfico ilícito de migrantes y trata de seres humanos, en concreto las unidades operativas regionales. Desde un punto de vista general, las unidades operativas son un instrumento flexible y su duración y tamaño varían considerablemente. Las unidades operativas son un compromiso duradero e intensivo en recursos, que oscila entre 4 y 150 personas implicadas, sujetas a las condiciones y amenazas específicas de cada caso (p. ej., reaccionar a situaciones que ponen la vida en peligro).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

análisis de datos complejos, que con mayor frecuencia que antes proceden de fuera de la UE. Europol también debe acercar estos servicios operativos a los equipos nacionales de investigación y asegurarse de que cuenta con la capacidad de apoyar a las autoridades de los Estados miembros con especialistas en informática forense, descifrado y datos durante la aplicación de las medidas de investigación.

Objetivo específico n.º 2: mejorar la cooperación y la coordinación entre los Estados miembros, Europol y otras agencias de la Unión

En respuesta a las lagunas detectadas en relación a la insuficiente cooperación entre agencias y a la insuficiente guía y coordinación en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes a escala de la UE, **el objetivo es establecer una estructura de gobernanza para una cooperación, guía y coordinación eficaces entre agencias, tanto a nivel estratégico como operativo**. Se reforzarán los casos de tráfico ilícito de migrantes y trata de seres humanos de carácter esencialmente transfronterizo y, en particular, apoyados por otros tipos de delitos graves, como el blanqueo de capitales o la falsificación de documentos, así como la capacidad única de Europol para ofrecer una visión más amplia del panorama delictivo mediante el cotejo de la información y la inteligencia existentes procedentes de los Estados miembros, terceros países y organizaciones internacionales pertinentes, u otras agencias de la UE en nombre de los Estados miembros, a fin de apoyar mejor los esfuerzos de los Estados miembros contra el tráfico ilícito de migrantes.

En el marco de este objetivo, se requieren recursos adicionales para cumplir las nuevas funciones estratégicas y operativas a que se refieren, respectivamente, los artículos 5 y 6 del presente Reglamento:

Especialistas y analistas en materia de seguimiento de activos e investigación financiera: proporcionar servicios de rastreo de activos, **asesoramiento financiero** y análisis conexos para apoyar las investigaciones de los Estados miembros en relación con el tráfico ilícito organizado de migrantes, la trata de seres humanos y los delitos conexos, así como para **mejorar la incautación y el decomiso de los productos del delito** en los países de origen, tránsito y destino, ya sean tanto Estados miembros como terceros países[31].

Analistas estratégicos y especialistas en datos: **apoyar las investigaciones de los Estados miembros, la priorización estratégica y operativa**, la prevención de la delincuencia y el seguimiento de las tendencias de la delincuencia en relación con el tráfico ilícito organizado de migrantes y los delitos conexos, proporcionando servicios de análisis estratégicos que cubran los países de origen, tránsito y destino, ya sean tanto Estados miembros como terceros países. Europol debe contar con capacidades para apoyar a las autoridades de los Estados miembros en las evaluaciones de amenazas, la detección de alertas tempranas y el análisis de señales y detección, las evaluaciones de riesgos y otros informes de análisis estratégicos.

Objetivo específico n.º 3: reforzar Europol como centro de información penal de la UE sobre el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos y desarrollar plenamente

31 - En la actualidad, menos del 2 % de los productos del delito se decomisan en la UE y el tráfico ilícito de migrantes se está convirtiendo en una de las actividades ilegales más lucrativas para los grupos de delincuencia organizada. Las investigaciones financieras paralelas deben convertirse en la norma, en lugar de ser una excepción en la investigación de la delincuencia organizada. Por lo tanto, Europol debe tener capacidades para apoyar a las autoridades de los Estados miembros con servicios de seguimiento de activos e investigación financiera durante la aplicación de las medidas de investigación.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: http://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

el intercambio de información entre los Estados miembros, Europol, otras agencias de la UE y terceros países.

En respuesta a la laguna detectada en relación al insuficiente intercambio de información sobre el tráfico ilícito de migrantes entre los Estados miembros y Europol, el objetivo es reforzar Europol como centro de información penal de la UE en materia de tráfico ilícito de migrantes. De este modo, y en consonancia con la Directiva (UE) 2023/977 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, relativa al intercambio de información entre los servicios de seguridad y de aduanas de los Estados miembros, por la que se deroga la Decisión Marco 2006/960/JAI del Consejo, **Europol prestará apoyo técnico efectivo a los Estados miembros en el uso de SIENA como canal de comunicación por defecto**. En el marco de su mandato y de conformidad con las salvaguardias existentes, así como en el contexto del marco de interoperabilidad de la UE, **Europol consultará de manera más coherente y exhaustiva la información que conserva tanto internamente como en bases de datos externas**, como sistemas informáticos a gran escala del ámbito JAI. La coordinación de Europol y su contribución a la progresión de los Estados miembros serán más eficaces y focalizadas **mediante el uso de la información biométrica**.

Para apoyar este objetivo, Europol tendría que:

— por lo que respecta a SIENA:

apoyar la implantación de los servicios web de SIENA en los Estados miembros y otros socios de cooperación operativa externos pertinentes; **garantizar una alta disponibilidad (99,9 %) de los servicios de SIENA;**

apoyar la incorporación y la incidencia en los servicios *upstream* [por ejemplo, servicios de traducción, extracción de entidades o de Formato Universal de Mensajes (UMF)] y los servicios *downstream* (por ejemplo, la plataforma de análisis de datos o el concepto de análisis operativo conjunto);

seguir aprovechando el alcance de SIENA mediante la integración en una arquitectura de información holística [p. ej., aprovechar los datos de SIENA en el SIE (sistema de información de Europol) y las herramientas biométricas de apoyo], crear un apoyo específico para las necesidades de la comunidad de usuarios ampliada (unidades nacionales encargadas del tráfico ilícito de migrantes) y ofrecer un apoyo adecuado a los Estados miembros y a terceros operativos pertinentes.

A estos efectos, se necesitaría personal adicional (en específico, un número limitado de contratistas), en particular para trabajar en los requisitos, la arquitectura, la seguridad, la protección de datos, el desarrollo, la gestión de proyectos y el mantenimiento de las nuevas capacidades;

— por lo que respecta a la biometría:

mejora significativa/adquisición de un nuevo Sistema Automático de Identificación Dactilar (SAID) (rendimiento, funcionalidades y escalabilidad) en apoyo de la iniciativa sobre el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos (además de la interoperabilidad de la UE);

mejoras de rendimiento y funcionalidad en una nueva solución de reconocimiento facial (FACE) y plena integración del SAID y de la nueva FACE en los flujos de trabajo de gestión de datos de Europol;

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

mejora de los flujos de trabajo biométricos existentes para hacer pleno uso de los datos biométricos y reducir el trabajo manual;

desarrollar la capacidad de procesar perfiles de ADN;

revisar el SIE, SIENA y las funcionalidades de entrada de datos sobre datos biométricos;

desarrollar las funcionalidades para la **búsqueda de datos biométricos en el SIE** y a través de la consulta de los sistemas de Europol (QUEST);

actualizar el portal de análisis de datos (DAP, por sus siglas en inglés) para los datos biométricos; revisar/incluir requisitos de revisión y conservación de datos en relación a los datos biométricos en todas las soluciones.

Para ello:

Se necesita personal adicional, en particular para trabajar en los requisitos, la arquitectura, la seguridad, la protección de datos, el desarrollo, la gestión de proyectos y el mantenimiento (tanto funcional como de infraestructura) de las nuevas capacidades.

Se requiere financiación (créditos presupuestarios) para financiar la adquisición de equipos y programas informáticos y la contratación de un número limitado de contratistas en relación con la mejora de SIENA y el desarrollo de capacidades biométricas; tras el desarrollo inicial, se necesita un presupuesto de mantenimiento para la infraestructura y los programas informáticos (por ejemplo, licencias), así como para apoyar a los contratistas expertos, especialmente en el ámbito del rendimiento biométrico, que se mantendrá a lo largo del tiempo.

Financiación (créditos presupuestarios) para prestar apoyo financiero a los Estados miembros para la conexión/integración de los servicios web de SIENA.

Objetivo específico n.º 4: proporcionar a los Estados miembros las herramientas necesarias para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, así como otros delitos que entren en el ámbito de los objetivos de Europol.

El objetivo es **reforzar la capacidad de Europol para prestar apoyo inmediato y operativo, en particular apoyo técnico, a los Estados miembros** en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos. De este modo, los Estados miembros harán pleno uso de los conceptos de reciente creación de **unidades operativas y despliegue de Europol a efectos de apoyo operativo, así como del apoyo técnico, forense y financiero proporcionado por Europol**.

Para apoyar este objetivo, se requieren recursos adicionales para:

permitir la contratación a corto plazo de expertos nacionales en comisión de servicios[32] para apoyar las investigaciones de los Estados miembros en el marco de las unidades operativas en relación con el tráfico ilícito organizado de migrantes y los delitos conexos

[32] Las tareas de los expertos nacionales dependen de las necesidades operativas y se definen en los planes de operaciones. No obstante, pueden incluir conocimientos especializados en las lenguas pertinentes, análisis estratégicos y operativos, seguimiento de la inteligencia de fuentes abiertas, seguimiento de activos/investigaciones financieras, ciberdelincuencia, informática forense, vigilancia y operaciones encubiertas, fraudes documentales y en otros ámbitos específicos que se consideren pertinentes para los equipos nacionales de investigación y para apoyar a las autoridades de los Estados miembros durante la aplicación de las medidas de investigación *in situ* o en la sede de Europol.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

desde la sede de Europol y en los países de origen, tránsito y destino, ya sean tanto Estados miembros como terceros países;

aumentar el presupuesto de despliegue para permitir el despliegue del personal de Europol y de los agentes invitados en comisión de servicios a efectos del apoyo operativo;

aumentar el presupuesto de subvención de las unidades operativas[33];

aumentar el presupuesto de la EMPACT, dentro del presupuesto de Europol, para permitir un mayor apoyo disponible a través de subvenciones de alto valor (HVG, por sus siglas en inglés), subvenciones de escasa cuantía (LVG, por sus siglas en inglés)[34] y la financiación de reuniones estratégicas y operativas relacionadas con las actividades llevadas a cabo en el marco de los planes de acción operativos de la EMPACT adoptados por el Consejo para combatir y desarticular las redes delictivas (de alto riesgo) implicadas en el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos, y en otros ámbitos delictivos pertinentes y delitos facilitadores.

[33] Con unidades especializadas de lucha contra el tráfico ilícito de migrantes en cada Estado miembro y conexiones directas con SIENA, se espera que el volumen de contribuciones pueda duplicarse con creces, así como el número de operaciones y unidades operativas.

[34] Para aumentar la flexibilidad de la asistencia a los Estados miembros en el marco de la EMPACT, Europol introdujo un sistema de financiación que se basa en dos tipos de subvenciones: i) las subvenciones de alto valor (HVG) se conceden tras una convocatoria de propuestas tradicional con un plazo fijo para la presentación de solicitudes para financiar actividades específicas, tal como se establece en los planes de acción operativos, y ii) subvenciones de escasa cuantía (GVL) con un procedimiento abierto para proporcionar financiación a más corto plazo para las actividades de los planes de acción operativos que son de naturaleza claramente operativa. En los últimos años, las subvenciones de la EMPACT se han vuelto extremadamente populares y los Estados miembros recurren cada vez más a ellas, elogiando su utilidad para apoyar la lucha contra la delincuencia organizada y obtener resultados. El año pasado, la dotación de las subvenciones de alto valor se agotó en noviembre de 2022 y este año se agotó en septiembre de 2023, creando en ambos casos un vacío y perjudicando tanto la capacidad de Europol para apoyar a los Estados miembros como de estos últimos para llevar a cabo sus investigaciones.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

1.4.3. *Resultado(s) e incidencia esperados*

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

Al contribuir a la desarticulación de las empresas delictivas y las estructuras de delincuencia organizada, la presente propuesta evitará la pérdida de vidas de los migrantes, reducirá la migración insegura e irregular, facilitará el establecimiento de una política migratoria sostenible de la UE y reducirá la explotación de las personas.

La propuesta beneficiará también a los particulares y a la sociedad en general al mejorar la capacidad de Europol para apoyar a los Estados miembros en la lucha contra la delincuencia y la protección de los ciudadanos de la UE.

La propuesta creará economías de escala para las administraciones, ya que trasladará las implicaciones en materia de recursos de las actividades afectadas del nivel nacional al de la UE. Las autoridades públicas de los Estados miembros se beneficiarán directamente de la propuesta gracias a las economías de escala que generan ahorros en los costes administrativos.

1.4.4. *Indicadores de rendimiento*

Especifíquense los indicadores que permiten realizar un seguimiento de los avances y logros.

Objetivo específico n.º 1: reforzar Europol y su Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes como centro neurálgico para la investigación y la acción operativa a escala de la UE, así como para el análisis estratégico

Número/Proporción de informes estratégicos conjuntos sobre el tráfico ilícito de migrantes con otras agencias de la UE [objetivo 90 %];

número/Proporción de informes operativos conjuntos sobre el tráfico ilícito de migrantes con otras agencias de la UE [objetivo 70 %];

número de informes operativos presentados por el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes;

número de operaciones apoyadas por el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes.

Objetivo específico n.º 2: mejorar la cooperación y la coordinación entre los Estados miembros, Europol y otras agencias de la Unión

Número de investigaciones sobre el tráfico ilícito de migrantes para las que Europol apoyó una investigación financiera paralela;

número de notificaciones de alerta temprana en relación con el tráfico ilícito de migrantes;

número de investigaciones sobre tráfico ilícito de migrantes coordinadas por Eurojust en las que la Eurojust ha realizado búsquedas de información de Europol cuando era jurídicamente posible [base de referencia 0, objetivo 100 %];

proporción de investigaciones sobre el tráfico ilícito de migrantes coordinadas por Europol en las que Europol ha realizado búsquedas de información facilitada a Eurojust, cuando era jurídicamente posible [base de referencia 0, objetivo 100 %];

número de mensajes SIENA intercambiados entre Europol y Frontex relacionados con el tráfico ilícito de migrantes;

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

número de mensajes SIENA intercambiados entre Europol y Eurojust relacionados con el tráfico ilícito de migrantes;

número de nuevos equipos conjuntos de investigación en relación con el tráfico ilícito de migrantes apoyados por Europol.

Objetivo específico n.º 3: reforzar Europol como centro de información penal de la UE sobre el tráfico ilícito de migrantes y desarrollar plenamente el intercambio de información entre los Estados miembros, Europol, otras agencias de la UE y terceros países

Número de servicios nacionales especializados conectados a SIENA [objetivo 27];

proporción de funcionarios de enlace de inmigración en terceros países conectados a SIENA [objetivo 100 %];

proporción de mensajes SIENA recibidos de funcionarios de enlace de inmigración en terceros países [objetivo 100 %];

proporción de mensajes SIENA relacionados con el tráfico ilícito de migrantes y con entidades personales para las cuales hay datos biométricos vinculados [sin objetivo];

proporción de mensajes SIENA entre los Estados miembros relacionados con el tráfico ilícito de migrantes de los que Europol recibió una copia [base de referencia 2019: 48 %, objetivo: 90 %];

proporción de mensajes SIENA entre los Estados miembros recibidos por Europol relacionados con el tráfico ilícito de migrantes que Europol ha cotejado [objetivo 100 %];

proporción de mensajes SIENA entre los Estados miembros recibidos por Europol relacionados con el tráfico ilícito de migrantes que Europol ha cotejado y que han dado lugar al establecimiento de un vínculo [sin objetivo];

proporción de mensajes SIENA entre los Estados miembros recibidos por Europol relacionados con el tráfico ilícito de migrantes que contienen información biométrica que Europol utilizó para realizar verificaciones cruzadas [objetivo 100 %];

proporción de mensajes SIENA entre los Estados miembros recibidos por Europol relacionados con el tráfico ilícito de migrantes que contienen datos biométricos que Europol utilizó para realizar verificaciones cruzadas y que han dado lugar al establecimiento de un vínculo [sin objetivo];

número de nuevas entidades personales relacionadas con el tráfico ilícito de migrantes cargadas por los Estados miembros en el sistema de información de Europol. Porcentaje de dichas entidades personales cargadas en el sistema con información biométrica;

número de nuevos casos de tráfico ilícito de migrantes [base de referencia 2022: 4 889; sin objetivo];

número de nuevos sospechosos de tráfico ilícito de migrantes [base de referencia 2019: 10 989; sin objetivo];

número de solicitudes de Europol para iniciar una investigación sobre el tráfico ilícito de migrantes [sin objetivo].

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Objetivo específico n.º 4: proporcionar a los Estados miembros las herramientas necesarias para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes y otros delitos que entren en el ámbito de los objetivos de Europol

Número de días de acción (conjuntos) coordinados/apoyados por el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes;

número de unidades operativas creadas en relación con el tráfico ilícito de migrantes;

número de unidades operativas creadas en relación con la trata de seres humanos;

número de objetivos de alto valor activos identificados [base de referencia 2022: 24; sin objetivo]/Número de objetivos de alto valor detenidos o desmantelados por tráfico ilícito de migrantes y trata de seres humanos;

número de Estados miembros que participan en una unidad operativa dedicada al tráfico ilícito de migrantes o la trata de seres humanos;

número de despliegues de agentes invitados en comisión de servicio (número de meses de despliegue);

número de expertos nacionales en comisión de servicio seleccionados a corto plazo;

número de solicitudes y número de despliegues para apoyo operativo relacionados con el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos;

volumen de contenido evaluado por la Unidad de Notificación de Contenidos de Internet (UNCI) de la UE en relación con el tráfico ilícito de migrantes, la trata de seres humanos y otros delitos conexos;

número de solicitudes de subvención para unidades operativas recibidas para el tráfico ilícito de migrantes y trata de seres humanos;

número de acciones operativas desarrolladas y apoyadas en el marco de los planes de acción operativos pertinentes de la EMPACT;

número de solicitudes de subvenciones de la EMPACT (HVG y LVG) presentadas, tramitadas y concedidas, con detalle del importe comprometido en el ámbito del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos.

En consonancia con el artículo 28 del Reglamento Financiero y a fin de garantizar una buena gestión financiera, Europol ya supervisa los avances en la consecución de sus objetivos con indicadores de rendimiento. La Agencia cuenta actualmente con dieciocho indicadores clave de rendimiento, complementados por cincuenta y seis indicadores de rendimiento corporativos. Estos indicadores se presentan en el informe anual de actividades consolidado de Europol, que incluye un seguimiento claro del objetivo a finales de año y una comparación con el año anterior. Estos indicadores se adaptarán según sea necesario tras la adopción de la propuesta.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

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

La ejecución de la iniciativa legislativa, en especial por lo que respecta al objetivo específico n.º 3, requiere medidas técnicas y procedimentales a escala nacional y de la UE, que deberían comenzar cuando el instrumento legislativo modificado entre en vigor:

i) a más tardar el 12 de diciembre de 2024, los Estados miembros deberán haber cumplido las obligaciones establecidas en virtud de la Directiva relativa al intercambio de información sobre la plena interoperabilidad de sus plataformas de intercambio de información penal en torno a sus ventanillas únicas nacionales y el buen funcionamiento de sus sistemas de gestión de casos (SGC);

ii) durante el período 2025-2027, los Estados miembros actualizarán progresivamente sus procesos operativos internos y, en consecuencia, desplegarán medios de comunicación (conexiones SIENA) y herramientas (cargadores de datos y herramienta QUEST), tanto a nivel central (ventanillas únicas y unidades nacionales especializadas) como sobre el terreno (funcionarios de inmigración en terceros países), a fin de mejorar la eficiencia del intercambio de información sobre el tráfico ilícito de migrantes y la capacidad de proporcionar información a Europol tanto en bloque como a lo largo de la investigación en curso, así como de consultar la información de Europol al respecto. Estas actualizaciones y mejoras se centrarían más específicamente en los datos biométricos.

Europol mejorará sus capacidades técnicas en los dos ámbitos de la biometría y el intercambio de información (véanse las acciones específicas en el marco del pliego de cargos n.º 3);

iii) de aquí a 2026: mejorar las capacidades del SAID, el FACE y en materia de ADN;

iv) de aquí a 2027: automatizar los flujos de trabajo biométricos y la toma de datos biométricos, en particular a través de SIENA, DAP y QUEST.

Los recursos pertinentes, en particular los recursos humanos, deben incrementarse con el tiempo en consonancia con el aumento de la demanda de los servicios de Europol.

Una vez comience a aplicarse, la ejecución de las actividades se desarrollará en un calendario gradual, a fin de seguir el aumento gradual previsto de las demandas de servicios y actividades de Europol, así como el tiempo necesario para la absorción de nuevos recursos.

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.

Las estructuras de delincuencia organizada capaces de llevar a cabo operaciones sofisticadas que abarcan toda la gama de servicios de tráfico ilícito de migrantes y trata de seres humanos constituyen un **alto riesgo para la seguridad de Europa**. Según la Evaluación de la amenaza de la delincuencia grave y organizada de la Unión Europea (SOCTA UE), aproximadamente el **50 % de las redes implicadas en el tráfico ilícito de migrantes son multidelictivas**, ya que también están implicadas en la trata de seres humanos, el tráfico de drogas, el fraude en el ámbito de los impuestos especiales, el tráfico de armas de fuego y el blanqueo de capitales. Y estas actividades delictivas son de carácter transnacional. Por lo tanto, la acción a nivel

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

nacional por sí sola no puede contrarrestarlas eficazmente. Esta es la razón por la que los Estados miembros deciden colaborar en el marco de la UE, en particular a través de la EMPACT[35], para hacer frente a las amenazas que plantean estas formas de delincuencia grave.

Además, los desafíos en constante cambios para la seguridad, impulsados por el modo en que los delincuentes aprovechan las ventajas que aportan la **transformación digital**, la globalización y la movilidad, también **requieren un apoyo eficaz a escala de la UE a la labor de las autoridades policiales nacionales**. La acción de la UE proporciona una forma eficaz y eficiente de intensificar el apoyo a los Estados miembros en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes, que sigue siendo un grave reto que debe abordarse de forma continua, conjunta y colectiva.

La propuesta creará importantes economías de escala a nivel de la UE, ya que trasladará tareas y servicios, que pueden realizarse de manera más eficiente a escala de la UE, del ámbito nacional a Europol. Por lo tanto, la propuesta ofrece soluciones eficaces a los retos que no pueden abordarse en absoluto a escala nacional, habida cuenta de su carácter transnacional.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

La propuesta se basa en la necesidad de abordar el **tráfico ilícito de migrantes como una actividad delictiva dinámica, ágil y cada vez más compleja que afecta a la seguridad interior de la UE**.

El mercado de servicios de tráfico ilícito de migrantes hacia y dentro de la UE está alcanzando cifras récord, impulsado por las crisis emergentes y cada vez más profundas, en particular las recesiones económicas, las emergencias medioambientales causadas por el cambio climático, así como los conflictos y la presión demográfica en muchos países de origen.

El tráfico ilícito de migrantes es un delito de ámbito mundial que pone en peligro la vida de los migrantes y la integridad de las fronteras internacionales. Se trata de un **tipo de actividad delictiva rentable** para las organizaciones delictivas, y ha supuesto un importante reto humanitario y de seguridad para la UE en los últimos años.

Estas amenazas de seguridad en constante cambio hacen necesario un apoyo eficaz a escala de la UE a la labor de las autoridades policiales nacionales.

La presente propuesta también se basa en las lecciones extraídas y los avances logrados desde el renovado Plan de Acción de la UE contra el Tráfico Ilícito de Migrantes (2021-2025), que refuerza una cooperación operativa y un intercambio de información mayores entre los Estados miembros de la UE y las fuerzas y cuerpos de seguridad de la UE para investigar y enjuiciar las redes de tráfico ilícito de migrantes.

Además, la propuesta tiene en cuenta las recomendaciones formuladas por el Tribunal de Cuentas Europeo en su informe especial de 2021 sobre el apoyo de Europol a la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes.

La anterior revisión del mandato de Europol y la creciente demanda de servicios por parte de los Estados miembros, así como el papel fundamental desempeñado por Europol en la arquitectura de seguridad interior de la UE, también han puesto de manifiesto que las

35 https://www.europol.europa.eu/crime-areas-and-statistics/empact.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

funciones de Europol deben ir respaldadas por recursos financieros y humanos adecuados.

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

La propuesta responde a la rápida evolución del panorama de la seguridad, ya que dotará a Europol de las capacidades y herramientas necesarias para apoyar eficazmente a los Estados miembros en la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes, la trata de seres humanos y otras formas graves de delincuencia. La propuesta está plenamente en consonancia con lo anunciado por la presidenta Von der Leyen en su **discurso sobre el estado de la Unión de 2023 respecto de una «nueva legislación y una nueva estructura de gobernanza» para luchar contra los traficantes de personas**. También está plenamente en consonancia con el **programa de trabajo de la Comisión para 2024**, que anunció una iniciativa legislativa a finales de 2023 «para modernizar el marco jurídico para la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes, a fin de garantizar que disponemos de los instrumentos jurídicos y operativos necesarios para responder al nuevo *modus operandi* de los traficantes». Por último, está plenamente en consonancia con la **carta enviada a todos los jefes de Estado o de Gobierno antes del Consejo Europeo** (26 y 27 de octubre), en el que la presidenta Von der Leyen anunció que «la Comisión presentará propuestas a finales del próximo mes [noviembre] para actualizar nuestro marco legislativo a fin de reforzar nuestra acción colectiva sobre el tráfico ilícito de migrantes, haciendo especial hincapié en maximizar la incidencia de Europol».

La presente propuesta también está plenamente en consonancia con el marco financiero plurianual, ya que apoya algunas actividades de lucha contra el tráfico ilícito de migrantes previstas en el programa de trabajo del mecanismo temático del Fondo de Seguridad Interior para 2023, 2024 y 2025. En 2025, la Comisión pondrá en marcha una convocatoria destinada a mejorar la prevención del tráfico ilícito de migrantes y la lucha contra este mediante el establecimiento de asociaciones operativas comunes. Esta actividad reforzará la cooperación estructurada entre las autoridades policiales, las autoridades judiciales y otros servicios pertinentes de los Estados miembros participantes y terceros países participantes.

Al contribuir a la desarticulación de los negocios delictivos, la presente propuesta también apoya los objetivos de la Estrategia de la UE para una Unión de la Seguridad, así como la Estrategia de la UE contra la Delincuencia Organizada 2021-2025 y la estrategia de la UE en la lucha contra la trata de seres humanos 2021- 2025, que se aplicarán en plena sinergia.

Ofrecer una respuesta europea firme al tráfico ilícito de migrantes dentro y fuera de la UE es también una parte esencial del enfoque general de la migración, establecido en el **Nuevo Pacto sobre Migración y Asilo**.

La propuesta también creará **sinergias con las actividades de las agencias de la Unión**, en particular con la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas, Eurojust y, cuando proceda, otros organismos o agencias pertinentes de la Unión, reforzando la cooperación general con Europol, en consonancia con sus respectivos mandatos y competencias.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

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

Desde 2022 y la última revisión del mandato de Europol, la tendencia ha ido en el sentido de un crecimiento exponencial de los flujos de datos de la Agencia y de la demanda de sus servicios, en especial en lo que respecta al tráfico ilícito de inmigrantes, lo que ha dado lugar a incrementos anuales del presupuesto y el personal por encima de los niveles inicialmente programados. Dado que la propuesta introducirá nuevas funciones importantes en el Reglamento de Europol y también aclarará, codificará y detallará otras tareas y herramientas, ampliando así las capacidades de Europol en el contexto de los Tratados, no puede, por tanto, ser financiada con un nivel estable de recursos. La propuesta debe estar respaldada por refuerzos financieros y humanos.

La incidencia presupuestaria de los recursos financieros adicionales se pondrá a disposición parcialmente a través del margen y de la compensación presupuestaria con los programas del Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados y del Fondo de Seguridad Interior.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

☐ **duración limitada**

– ☐ Propuesta/iniciativa en vigor desde el [DD/MM]AAAA hasta el [DD/MM]AAAA

– ☐ Incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA

☒ **duración ilimitada**

– Ejecución con una fase de puesta en marcha desde 2025 hasta 2027,

– seguida de su pleno funcionamiento.

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)[36]

☐ **Gestión directa** a cargo de la Comisión a través de

– ☐ agencias ejecutivas

☐ **Gestión compartida** con los Estados miembros

☒ **Gestión indirecta** mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

☐ organizaciones internacionales y sus agencias (especifíquense);

☐el Banco Europeo de Inversiones y el Fondo Europeo de Inversiones;

☒ organismos contemplados en los artículos 70 y 71;

☐ 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;

☐ organismos o personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la política exterior y de seguridad común, de conformidad con el título V del TUE, y que estén identificadas en el acto de base pertinente.

Observaciones

[36] Los detalles sobre los métodos de ejecución presupuestaria y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio web de BUDGpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: http://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

Especifíquense la frecuencia y las condiciones de dichas disposiciones.

El seguimiento y la presentación de informes de la propuesta se ajustarán a los principios esbozados en el Reglamento de Europol[37] y el Reglamento Financiero[38], y estarán en consonancia con la Declaración Común sobre las agencias descentralizadas[39].

En particular, Europol debe enviar cada año a la Comisión, al Parlamento Europeo y al Consejo un documento único de programación que contenga programas de trabajo plurianuales y anuales y una programación de recursos. El documento establece los objetivos, los resultados esperados y los indicadores de rendimiento para supervisar la consecución de los objetivos y los resultados. Europol 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, como se indica en el artículo 68 del Reglamento de Europol, la Comisión debe encargar una evaluación de Europol a más tardar el 29 de junio de 2027 y cada cinco años a partir de esa fecha. Esta evaluación analizará, en particular, la incidencia, la eficacia y la eficiencia de Europol y de sus prácticas de trabajo. Los informes de evaluación deben presentarse al Grupo de Control Parlamentario Conjunto especializado, que supervisa políticamente las actividades de Europol en cumplimiento de su misión, también en lo que se refiere al impacto de dichas actividades en los derechos y libertades fundamentales de las personas físicas. Los informes también se presentan al Consejo, a los Parlamentos nacionales y al Consejo de Administración de Europol. Cuando proceda, los resultados principales del informe de evaluación se harán públicos.

Para supervisar periódicamente la transmisión de información por parte de los Estados miembros, Europol también informará anualmente a la Comisión, al Parlamento Europeo, al Consejo y a los Parlamentos nacionales sobre la información facilitada por cada Estado miembro en relación con la información que Europol necesita para cumplir sus objetivos, en particular la información relativa a formas de delincuencia cuya prevención o lucha por parte de la Unión se considere prioritaria. Los informes se elaboran sobre la base de los criterios de evaluación cuantitativos y cualitativos definidos por el Consejo de Administración de Europol.

---

37 Reglamento (UE) 2016/794.

38 https://www.europol.europa.eu/sites/default/files/documents/decision_of_the_europol_management_board_on_the_adoption_of_the_financial_regulation_applicable_to_europol_.pdf.

39 https://europa.eu/european-union/sites/europaeu/files/docs/body/joint_statement_and_common_approach_2012_en.pdf.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: http://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. Justificación del modo o modos de gestión, el mecanismo o mecanismos de aplicación de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control propuestos

Teniendo en cuenta que la propuesta repercute en la contribución anual de la UE a Europol, el presupuesto de la UE se ejecutará en régimen de gestión indirecta.

De conformidad con el principio de buena gestión financiera, el presupuesto de Europol se ejecutará de conformidad con el principio del control interno eficaz y eficiente. Europol está obligada, por tanto, a aplicar una estrategia de control adecuada coordinada entre los agentes pertinentes que intervienen en la cadena de control.

Por lo que respecta a los controles *ex post*, Europol, como agencia descentralizada, está sujeta en particular a:

— 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;

— aprobación de la gestión anual concedida por el Parlamento Europeo;

— posibles investigaciones conducidas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) para garantizar, en particular, la correcta utilización de los recursos asignados a las agencias.

En cuanto que Dirección General asociada a Europol, la DG Migración y Asuntos de Interior (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 actividades. Si bien las agencias descentralizadas son plenamente responsables de la ejecución de su presupuesto, la DG Migración y Asuntos de Interior es responsable del pago periódico de las contribuciones anuales establecidas por la Autoridad Presupuestaria.

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

2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al sistema o sistemas de control interno(s) establecido(s) para mitigarlos

Los riesgos identificados son los siguientes:

— recursos operativos limitados debido al aumento de las necesidades operativas de los Estados miembros y a la constante evolución de las actividades delictivas en el ámbito del tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos;

— fragmentación de la actividad principal de Europol debido a la multiplicación de tareas y solicitudes;

— falta de recursos financieros y humanos adecuados para atender las necesidades operativas;

— falta de recursos informáticos, con los consiguientes retrasos en los desarrollos y actualizaciones necesarios del sistema

central.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2.2.3. Estimación y justificación de la eficiencia en términos de costes 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)

La Comisión informa de la ratio «gastos de control/pagos efectuados en relación con las entidades encargadas de la gestión indirecta y las agencias descentralizadas, en particular Europol», que fue del 0,12 % en 2022.

El Tribunal de Cuentas Europeo confirmó la legalidad y la regularidad de las cuentas anuales de Europol correspondientes a 2022, lo que implica un porcentaje de error inferior al 2 %. Nada indica que el porcentaje de error vaya a empeorar en los próximos años.

Además, el artículo 80 del Reglamento Financiero de Europol prevé la posibilidad de que la agencia comparta una estructura de auditoría interna con otros organismos de la Unión que actúen en el mismo ámbito político en caso de que la estructura de auditoría interna de un único organismo de la Unión no sea eficiente en términos de costes.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

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

Las medidas relacionadas con la lucha contra el fraude, la corrupción y cualesquiera otras actividades ilícitas se esbozan, entre otros, en el artículo 66 del Reglamento Europol y en el título X del Reglamento Financiero de Europol.

En particular, Europol 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.

El Consejo de Administración aprobó la Estrategia de Lucha contra el Fraude revisada de Europol para el período 2022-2024, en su reunión de marzo de 2022.

Además, en cuanto que Dirección General asociada, la DG Migración y Asuntos de Interior ha desarrollado y aplicado su propia estrategia de lucha contra el fraude a partir de la metodología facilitada por la OLAF. Las agencias descentralizadas, incluida Europol, entran en el ámbito de aplicación de la estrategia.

La DG Migración y Asuntos de Interior elaboró y aplica su propia estrategia de lucha contra el fraude desde 2013, sobre la base de la metodología de la OLAF.

Sobre la base de la información disponible, el informe anual de actividades de 2022 de la DG Migración y Asuntos de Interior llegó a la conclusión de que las medidas de lucha contra el fraude en vigor son eficaces en general.

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 gasto	Contribución			
	Número	CD/CND[40]	de países de la AELC[41]	de países candidatos y candidatos potenciales [42]	de otros terceros países	otros ingresos afectados
5	12 10 01	Diferencia	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

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

41 AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

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

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3.2. Incidencia estimada en los gastos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	**5**	**Seguridad y Defensa**				
Europol		**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**TOTAL**
TOTAL de los créditos para Europol	Compromisos	-	15,758	19,678	13,457	**48,892**
	Pagos	-	15,758	19,678	13,457	**48,892**

Rúbrica del marco financiero plurianual	**7**	Gastos administrativos				
DG HOME		**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**TOTAL**
• Recursos humanos	☐	-	0,132	0,435	0,606	**1,173**
• Otros gastos administrativos	☐	0,002	0,002	0,002	0,002	**0,008**
TOTAL DG HOME	Créditos	0,002	0,134	0,437	0,608	**1,181**
TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	(Total de los compromisos = total de los pagos)	0,002	0,134	0,437	0,608	**1,181**
		2024	**2025**	**2026**	**2027**	**TOTAL**
TOTAL de los créditos correspondientes a las RÚBRICAS 1 a 7 del marco financiero plurianual	Compromisos	0,002	15,892	20,115	14,065	**50,073**
	Pagos	0,002	15,892	20,115	14,065	**50,073**

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 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.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3.2.2. Incidencia estimada en los créditos de Europol

– ☐ 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:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Indíquense los objetivos y resultados	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**TOTAL**
⇩	Tipo	Coste	Coste	Coste	Coste	Coste
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1: reforzar Europol y su Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes como centro neurálgico para la investigación y la acción operativa a escala de la UE, así como para el análisis estratégico						
Resultado	Reforzar el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes y las demás entidades relacionadas con el tráfico ilícito de migrantes	-	1,186	2,628	2,673	6,487
	Subtotal del objetivo específico n.º 1	-	*1,186*	*2,628*	*2,673*	*6,487*
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2: mejorar la cooperación y la coordinación entre los Estados miembros, Europol y otras agencias de la Unión						
Resultado	Establecer una estructura de gobernanza para una cooperación, dirección y coordinación eficaces entre agencias	-	0,075	0,242	0,410	0,727
	Subtotal del objetivo específico n.º 2	-	*0,075*	*0,242*	*0,410*	*0,727*
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 3: reforzar Europol como centro de información penal de la UE sobre el tráfico ilícito de migrantes y la trata de seres humanos y desarrollar plenamente el intercambio de información entre los Estados miembros, Europol, otras agencias de la UE y terceros países						
- Resultado	Biometría: desarrollo de sistemas y mejora de SIENA (equipos y programas informáticos, y consultoría)	-	8,765	9,526	3,372	21,662
- Resultado	Integraciones de SIENA (Aplicación de la Red de Intercambio Seguro de Información)	-	1,137	1,345	0,876	3,358
	Subtotal del objetivo específico n.º 3	-	*9,902*	*10,871*	*4,248*	*25,021*
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 4: proporcionar a Europol las herramientas necesarias para prevenir y combatir el tráfico ilícito de migrantes y otros delitos que entren en el ámbito de los objetivos de Europol						
- Resultado	Subvención EMPACT: tráfico ilícito de migrantes y delitos conexos	-	2,000	2,000	2,000	6,000
- Resultado	Subvención SOC	-	2,000	3,000	3,000	8,000
- Resultado	apoyar a los SON en materia de tráfico ilícito de migrantes	-	0,595	0,938	1,125	2,658
	Subtotal del objetivo específico n.º 4	-	*4,595*	*5,938*	*6,125*	*16,658*

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

TOTAL para los objetivos 1 a 4	**-**	**15,758**	**19,678**	**13,457**	**48,892**

Cuando proceda, los importes reflejan la suma de la contribución de la Unión a la agencia y otros ingresos de la agencia (tasas e ingresos).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3.2.3. *Incidencia estimada en los recursos humanos de Europol*

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) Cuando proceda, los importes reflejan la suma de la contribución de la Unión a la agencia y otros ingresos de la agencia (tasas e ingresos).

	2025	2026	2027	**TOTAL**
Agentes temporales (categoría AD)	0,298	1,014	1,759	**3,072**
Agentes temporales (categoría AST)	0	0	0	**0**
Agentes contractuales	0,265	1,026	1,872	**3,162**
Expertos nacionales en comisión de servicios	0,595	0,938	1,125	**2,658**
TOTAL[43]	**1,158**	**2,978**	**4,757**	**8,892**

Necesidades de personal (EJC)[44]:

	2025	2026	2027	**TOTAL**
Agentes temporales (categoría AD)	3	7	10	**10**
Agentes temporales (categoría AST)	0	0	0	**0**
Agentes contractuales	5	14	20	**20**
Expertos nacionales en comisión de servicios	11	17	20	**20**
TOTAL	**19**	**38**	**50**	**50**

Detalles del aumento de personal:

Objetivo específico	Personal adicional	Asignación en Europol
Objetivo específico n.º 1	El personal adicional necesario para apoyar al Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes y aumentar el número de unidades operativas respaldadas por Europol y otras investigaciones sobre el tráfico ilícito organizado de migrantes y los delitos conexos, para cubrir la dimensión en línea de las investigaciones y poder prestar	Dirección de Operaciones

[43] Niveles de personal calculados sobre la base de los costes unitarios medios de personal que deben utilizarse para la ficha financiera legislativa, indexados al coeficiente corrector para los Países Bajos (111,8 %).

[44] El aumento de personal de Europol mencionado en la propuesta se compensará con una reducción del futuro refuerzo del personal de Frontex. Las dos agencias acordarán las modalidades concretas de la transferencia, respetando los criterios y el calendario establecidos por los colegisladores.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

	apoyo técnico y forense garantizando la extracción y el tratamiento de conjuntos de datos grandes y complejos recogidos de Estados miembros y terceros países. Personal a tiempo completo estimado necesario - personal a tiempo completo adicional que se contratará por año (no acumulativo): Especialistas en investigación y analistas de datos: 2025: + 3; 2026: + 4; 2027: + 4 Especialistas en supervisión de medios de comunicación/OSINT: 2025: + 1; 2026: + 2; 2027: + 2 Especialistas en criminalística, descifrado y datos: 2025: + 1; 2026: + 2; 2027: + 1	
Objetivo específico n.º 2	Personal adicional para proporcionar servicios de rastreo de activos, asesoramiento financiero y análisis conexos para apoyar las investigaciones de los Estados miembros en relación con el tráfico ilícito organizado de migrantes, la trata de seres humanos y los delitos conexos, así como apoyar las investigaciones de los Estados miembros, la priorización estratégica y operativa, la prevención de la delincuencia y el seguimiento de las tendencias de la delincuencia en relación con el tráfico ilícito organizado de migrantes y los delitos conexos mediante la prestación de servicios de análisis estratégicos. Personal a tiempo completo estimado necesario - personal a tiempo completo adicional que se contratará por año (no acumulativo): Especialistas y analistas en materia de seguimiento de activos e investigación financiera: 2025: + 1; 2026: + 1; 2027: + 1 Analistas estratégicos y especialistas en datos: 2025: + 1; 2026: + 2; 2027: + 1	Dirección de Operaciones

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Objetivo específico n.º 3	Personal adicional para proporcionar apoyo técnico eficaz para que los Estados miembros puedan utilizar SIENA como canal de comunicación por defecto Personal a tiempo completo estimado necesario - personal a tiempo completo adicional que se contratará por año (no acumulativo): 2025: 0; 2026: + 1; 2027: 0 Personal adicional para trabajar en los requisitos, la arquitectura, la seguridad, la protección de datos, el desarrollo, la gestión de proyectos y el mantenimiento (tanto funcional como de infraestructura) de las nuevas capacidades biométricas. Personal a tiempo completo estimado necesario - personal a tiempo completo adicional que se contratará por año (no acumulativo): 2025: + 1; 2026: + 1; 2027: 0	Dirección de Capacidades
Objetivo específico n.º 4	Personal adicional (expertos nacionales en comisión de servicio seleccionados a corto plazo) para apoyar las investigaciones de los Estados miembros en el marco de las unidades operativas en relación, en particular, con el tráfico ilícito organizado de migrantes y los delitos conexos desde la sede de Europol y en los países de origen, tránsito y destino, ya sean tanto Estados miembros como terceros países. Personal a tiempo completo estimado necesario - personal a tiempo completo adicional que se contratará por año (no acumulativo): 2025: + 11; 2026: + 6; 2027: + 3	Dirección de Operaciones

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3.2.3.2. Necesidades estimadas de recursos humanos de la DG matriz

– ☐ 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 importes íntegros (o, como máximo, al primer decimal)

	2024	2025	2026	2027
Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)				
20 01 02 01 y 20 01 02 02 (sede y oficinas de Representación de la Comisión)		1	3	3
20 01 02 03 (Delegaciones)				
Personal externo (en equivalencia a tiempo completo: ETC) [45]				
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)		1	1	1
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JPD en las Delegaciones)				
TOTAL		**2**	**4**	**4**

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción 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	- Aplicar las nuevas medidas destinadas a prevenir el tráfico ilícito de migrantes, en particular el diálogo reforzado con las entidades jurídicas sospechosas de ser utilizadas para el tráfico ilícito de migrantes, tal como se prevé en la propuesta de Directiva para prevenir y combatir la ayuda a la entrada, la circulación y la estancia irregulares en la Unión. - Garantizar el servicio del nuevo marco de gobernanza establecido en el Centro Europeo de Lucha contra el Tráfico Ilícito de Migrantes, tal como se prevé en la propuesta de Reglamento relativo a la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes. - Garantizar el seguimiento, la recogida, el análisis y el intercambio de información y datos sobre la prevención, la respuesta judicial y policial en relación con el tráfico ilícito de migrantes, a fin de contribuir a la elaboración de políticas basadas en datos contrastados, tal como se prevé en la propuesta de Directiva para prevenir y combatir la ayuda a la entrada, la circulación y la estancia irregulares en la Unión y en el Reglamento relativo a la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes.
Personal externo	Apoyar el marco operativo mejorado de Europol de apoyo a los Estados miembros en materia de tráfico ilícito de migrantes, la organización y el funcionamiento de las unidades operativas pertinentes, los despliegues de Europol para apoyo operativo y las actividades en el marco de la EMPACT, tal como se establece en la propuesta de Reglamento relativo a la lucha contra el tráfico ilícito de migrantes.

[45] AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JPD = joven profesional en delegación.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

3.2.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente

– ☐ La propuesta/iniciativa es compatible con el marco financiero plurianual vigente.

– ☑ La propuesta/iniciativa implicará la reprogramación de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual.

La incidencia presupuestaria de los recursos financieros adicionales se pondrá a disposición parcialmente a través del margen (20 millones EUR) y de la compensación presupuestaria con los programas del Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados y del Fondo de Seguridad Interior.

– ☐ La propuesta/iniciativa requiere la aplicación del Instrumento de Flexibilidad o la revisión del marco financiero plurianual[46].

3.2.5. Contribución de terceros

– La propuesta/iniciativa no prevé la cofinanciación por terceros.

– La propuesta/iniciativa prevé la cofinanciación que se estima a continuación:

[46] Véanse los artículos 12 y 13 del Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consejo, de 17 de diciembre de 2020, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2021-2027.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

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:

  – ☐ en los recursos propios

  – ☐ en otros ingresos

  – indíquese si los ingresos se asignan a las líneas de gasto ☐

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Parlamento de Galicia
Lexislatura XI
Entrada: 63910 22-01-2024 09:28:28
11/UECS-000375

Mensaje personal de cmue@congreso.es:

Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo a los derechos de los viajeros en el contexto de los viajes multimodales (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2023) 752 final] [COM (2023) 752 final anexos] [2023/0436 (COD)] {SEC (2023) 392 final} {SWD (2023) 386 final} {SWD (2023) 387 final} {SWD (2023) 389 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 24/2009, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informamos de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA

Les recordamos que los ficheros compartidos mediante FileSender se eliminan automáticamente al cabo de 30 días.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 29.11.2023
COM(2023) 752 final

2023/0436 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a los derechos de los viajeros en el contexto de los viajes multimodales

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2023) 392 final} - {SWD(2023) 386 final} - {SWD(2023) 387 final} - {SWD(2023) 389 final}

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente confirma la ambición del Pacto Verde Europeo de lograr una reducción del 90 % de las emisiones del transporte de aquí a 2050[1]. Un elemento clave para hacer que el transporte sea más sostenible es lograr una multimodalidad eficaz, en la que los viajeros que deseen recorrer largas distancias puedan hacerlo combinando varios modos de transporte colectivo, utilizando así el modo más sostenible y eficiente para cada tramo del viaje. La protección de los viajeros a lo largo del trayecto, en particular durante las perturbaciones de los viajes, es fundamental para aumentar el atractivo de estos viajes multimodales. Además, si no se proporcionara esta protección, el crecimiento del mercado de los viajes multimodales podría verse afectado, ya que algunos viajeros optan por desplazarse en automóvil en lugar de en transporte colectivo (al considerar que los viajes en automóvil son a la vez más cómodos y más fiables).

La Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente anunció medidas para reforzar el marco reglamentario de los derechos de los viajeros. En este contexto, observó que los derechos de los viajeros de la UE deben aplicarse mejor y ser más claros tanto para los transportistas como para los viajeros, y que deben ofrecer una asistencia adecuada, el reembolso y posiblemente una indemnización cuando surgen alteraciones, y tienen que prever las sanciones oportunas en caso de que las normas no se apliquen correctamente. La Comisión anunció que considerará las opciones y los beneficios de avanzar con un marco multimodal para los derechos de los viajeros que esté simplificado y sea más coherente y armonizado.

Los viajes multimodales se producen cuando los viajeros combinan al menos dos modos de transporte colectivo para llegar a un destino final, como un vuelo con un servicio de ferrocarril, o un servicio de ferrocarril con un servicio de autocar. En primer lugar, los viajes multimodales suelen consistir en viajar con una serie de billetes separados que los viajeros compran individualmente (billetes «de categoría C»). Además, algunos intermediarios agrupan estos billetes separados en un producto multimodal por iniciativa propia y los venden como tales a los viajeros en una transacción comercial única (billetes de «categoría B»). Por último, un número limitado de transportistas también ofrecen viajes multimodales en el marco de un contrato de transporte único (billete «de categoría A»). Se calcula que 91 millones de pasajeros realizaron viajes multimodales en 2019, y se prevé que el número aumente a 103,6 millones en 2030 y a 150,9 millones en 2050. Expresado como porcentaje del número total de pasajeros, se estima que los viajeros multimodales aumentarán del 0,7 % en 2019 al 0,8 % en 2050.

En la actualidad, aunque los viajeros que viajan en un solo modo de transporte colectivo (es decir, solo en avión, ferrocarril, autobús o barco) disfrutan de derechos en caso de perturbación del viaje[2], no tienen los mismos derechos cuando cambian a otro modo de

---

1 Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro» [COM(2020) 789 final, de 9.12.2020].

2 Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO L 46 de 17.2.2004, p. 1); Reglamento (CE) n.º 1107/2006 del Parlamento

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

transporte que forme parte de su viaje. Esto implica que tampoco existe un marco claro para determinar las obligaciones y responsabilidades respectivas de los distintos proveedores de servicios de viaje que participan en un viaje multimodal. Por lo general, los marcos jurídicos nacionales tampoco incluyen disposiciones relativas al transporte multimodal. Además, la oferta actual de seguros de viaje para viajes multimodales sigue siendo limitada. Los derechos de los viajeros en el contexto de los viajes multimodales dependen, por tanto, de las condiciones del contrato o contratos de transporte específicos.

Por consiguiente, los viajeros carecen de información sobre el alcance de sus derechos antes de los viajes multimodales o durante ellos y no reciben información en tiempo real sobre posibles perturbaciones del viaje ni alertas de seguridad cuando necesitan cambiar de modo de transporte. Además, pueden sufrir un trato diferente en lo que respecta a las condiciones contractuales y a las tarifas de los viajes multimodales en función de su nacionalidad o del lugar de establecimiento del transportista o del intermediario. Estos viajeros tampoco reciben asistencia (por ejemplo, reembolso, transporte alternativo, alojamiento, ni comida y bebida) durante su viaje en caso de perturbación al cambiar de modo de transporte. Además, los viajeros tienen dificultades para reclamar a los transportistas y a otros posibles agentes pertinentes (por ejemplo operadores de terminal o proveedores de billetes) por falta de información o de asistencia, ni tienen claro con qué autoridad nacional deben ponerse en contacto en tales casos. Esta falta de autoridad designada específicamente también genera incertidumbre sobre la garantía de cumplimiento de la información y la asistencia a los viajeros durante los viajes multimodales. Entre las consecuencias de la falta de información y asistencia a los viajeros al cambiar de modo se encuentran la pérdida de conexiones y de dinero para los ciudadanos y decisiones sesgadas de los ciudadanos en favor de soluciones menos sostenibles o respetuosas con el clima y el medio ambiente.

La falta de normas en materia de derechos de los viajeros para los viajes multimodales también significa que las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida no tienen derecho a recibir asistencia especial en virtud del Derecho de la UE al pasar de un modo de transporte a otro, ni siquiera en puntos de conexión multimodales como los intercambiadores aeroferroviarios. Sin tal asistencia, no podrán beneficiarse de la experiencia de viajar sin contratiempos de que disfrutan los demás viajeros.

Por lo tanto, los objetivos de la presente propuesta son garantizar:

– la no discriminación entre viajeros en lo que respecta a las condiciones de transporte y la emisión de billetes;

– la información mínima y exacta que debe facilitarse a los viajeros a su debido tiempo y en un formato accesible;

Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo (DO L 204 de 26.7.2006, p. 1); Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (versión refundida) (DO L 172 de 17.5.2021, p. 1); Reglamento (UE) n.º 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO L 334 de 17.12.2010, p. 1); Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO L 55 de 28.2.2011, p. 1).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

– los derechos de los viajeros en caso de perturbación, en particular cuando pierden una conexión entre distintos modos de transporte;

– la no discriminación y la asistencia en relación con las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida;

– la definición y la supervisión de las normas de calidad del servicio;

– la tramitación de las reclamaciones;

– las normas generales en materia de garantía de cumplimiento.

Esta iniciativa se incluye en el anexo II del programa de trabajo de la Comisión para 2023 (iniciativas REFIT), bajo el epígrafe «Una Economía al Servicio de las Personas».

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

El Derecho de la Unión en materia de derechos de los viajeros ya aumenta los niveles de protección de los viajeros cuando viajan en avión, ferrocarril, por mar y por vías navegables interiores, así como en autobús y autocar. En particular, estos Reglamentos contienen disposiciones sobre información y asistencia a los viajeros que son de aplicación para cada uno de estos modos de transporte considerados por separado. La presente propuesta tiene por objeto completar estas normas existentes garantizando que los viajeros disfruten de un nivel de protección similar al cambiar entre estos modos de transporte durante un viaje.

La presente propuesta es coherente con la propuesta por la que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 261/2004, (CE) n.º 1107/2006, (UE) n.º 1177/20, (UE) n.º 181/2011 y (UE) 2021/782 en lo que respecta a la garantía de cumplimiento de los derechos de los viajeros en la Unión[3]. Las normas sobre una mejor aplicación y una mejor garantía de cumplimiento de las normas de la Unión en materia de derechos de los viajeros que figuran en el presente Reglamento se ajustan plenamente a ese Reglamento.

• **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La presente propuesta es coherente con el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión, relativo al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales[4]. Este Reglamento exige a los titulares de datos (por ejemplo, las autoridades de transporte, los operadores de transporte y los gestores de infraestructuras) que pongan a disposición de los usuarios de datos los datos sobre las redes de transporte (incluidos los relativos a los servicios de transporte, como los horarios y las horas de funcionamiento), a través de los puntos de acceso nacionales establecidos por los Estados miembros, cuando los datos estén disponibles en un formato digital legible por máquina. También es coherente con la propuesta de revisión del Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión[5]. Esta revisión amplía este requisito, al añadir gradualmente, de diciembre de 2025 a diciembre de 2028, tipos de datos dinámicos, como las horas de llegada y de salida en tiempo real. Esto es de vital importancia para la presente propuesta en lo que respecta a la información en tiempo real a los pasajeros sobre las perturbaciones de los viajes al cambiar de modo de transporte.

---

3 COM(2023)753 final, de 29.11.2023.

4 Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión, de 31 de mayo de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión (DO L 272 de 21.10.2017, p. 1).

5 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12912-EU-wide-multimodal-travel-new-specifications-for-information-services_es

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

La propuesta recibirá además el apoyo de la propuesta de modificación de la Directiva relativa a los sistemas de transporte inteligentes (STI) [6]. Esta modificación debe garantizar que las aplicaciones de STI en el ámbito del transporte por carretera permitan una integración sin fisuras con otros modos de transporte, como el ferrocarril o la movilidad activa, facilitando así el cambio a dichos modos siempre que sea posible, a fin de mejorar la eficiencia y la accesibilidad.

La presente propuesta también es coherente con la Comunicación relativa a un espacio común europeo de datos relativos a la movilidad, que esboza el camino a seguir propuesto para la creación de dicho espacio, incluidos sus objetivos, características principales, medidas de apoyo e hitos. Su objetivo es facilitar el acceso, la puesta en común y el intercambio de datos de las fuentes de datos existentes y futuras sobre transporte y movilidad[7]. Por lo que se refiere al intercambio de información en tiempo real en un contexto entre empresas, la presente propuesta también es pertinente en el contexto de la propuesta de Ley de Datos, que aborda aspectos importantes del intercambio de datos, como las indemnizaciones, la resolución de litigios o las medidas técnicas de protección[8]. La propuesta sobre el establecimiento de un marco para una Identidad Digital Europea también podría desempeñar un papel importante cuando introduzca carteras europeas de identidad digital[9]. A la luz de los beneficios en cuanto a seguridad, comodidad y accesibilidad, los Estados miembros deben fomentar el uso de carteras europeas de identidad digital para la identificación y la autenticación en escenarios de transporte multimodal, ayudando en particular a las personas vulnerables o con discapacidad.

Además, debe aclararse que las normas relativas a los viajes combinados en virtud de la Directiva (UE) 2015/2302[10] y la propuesta ara revisarla[11] también son coherentes con la presente propuesta. Aunque ambas abordan los viajes, se refieren a dos mercados distintos. Mientras que esta propuesta —en consonancia con la legislación vigente sobre los derechos de los viajeros y la propuesta para modificarlos[12]— se refiere exclusivamente a los servicios de transporte de viajeros (por ejemplo, una combinación de un servicio de ferrocarril y autobús), las normas sobre viajes combinados abarcan una combinación de distintos servicios de viaje ofrecidos por un organizador (por ejemplo, un viaje que combine un vuelo con el alojamiento en un hotel). La presente propuesta también aclara que, cuando un derecho de reembolso se derive de la Directiva (UE) 2015/2302, debe ser aplicable tal derecho, en lugar del presente Reglamento, en lo que respecta a los contratos multimodales únicos. Además,

---

6 Propuesta de Directiva que modifica la Directiva 2010/40/UE, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, COM(2021) 813 final —2021/0419 (COD)— (el Parlamento Europeo y el Consejo acordaron el texto provisional en junio de 2023).

7 COM(2023) XXX (añadir título y fecha).

8 Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre normas armonizadas para un acceso justo a los datos y su utilización (Ley de Datos), COM(2023) 68 final, de 23.2.2022.

9 Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 910/2014 en lo que respecta al establecimiento de un Marco para una Identidad Digital Europea, COM(2021) 281 final, de 3.6.2021.

10 Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (DO L 326 de 11.12.2015, p. 1).

11 COM(2023) XXX (añadir título y fecha).

12 Propuesta de modificación de los Reglamentos (CE) n.º 261/2004, (CE) n.º 1107/2006, (UE) n.º 1177/2010, (UE) n.º 181/2011 y (UE) 2021/782 en lo que respecta a la garantía del cumplimiento de los derechos de los viajeros en la Unión [COM(2023) 753 final, de 29.11.2023][12].

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

especifica que la presente Directiva debe aplicarse en caso de que un organizador combine servicios de transporte para un viaje multimodal como parte de un viaje combinado.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

El artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) sirve de base jurídica para la adopción de legislación de la UE relativa a una política común de transportes. Además, de conformidad con el artículo 100, apartado 2, del TFUE, el legislador de la Unión puede establecer disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea. La propuesta se basa en el artículo 91, apartado 1, y el artículo 100, apartado 2, del TFUE.

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Los derechos de los viajeros para los viajes en avión, ferrocarril, autobús y autocar (para viajes de larga distancia), por mar y vías navegables interiores ya están consagrados en el Derecho de la UE[13], y solo el transporte urbano o de corta distancia se ha dejado en su mayoría dentro de las jurisdicciones de los Estados miembros. La presente propuesta pretende abordar la falta de derechos de los viajeros que viajan utilizando una combinación de estos modos de transporte. Sin una armonización de las normas de protección de los viajeros durante estos viajes, los transportistas, los intermediarios y los gestores de intercambiadores multimodales tendrían que trabajar con arreglo a regímenes diferentes. Los viajeros estarían sometidos a numerosas normas y les costaría conocer y reivindicar sus derechos. Además, podrían aplicarse varios regímenes a los contratos de transporte para los viajes multimodales entre Estados miembros. Por estas razones, las normas nacionales, aun suponiendo que otorgaran a los viajeros un alto nivel de protección, no lograrían los objetivos esenciales de la Unión e incluso frustrarían su consecución. En resumen, esta iniciativa pretende colmar una laguna en la legislación de la UE que, si se dejara a nivel nacional, crearía el riesgo de distorsiones o posibles efectos indirectos negativos.

• Proporcionalidad

Como se detalla en el capítulo 7 de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta, ninguna de las opciones de actuación va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos políticos generales.

• Elección del instrumento

La evaluación de impacto puso de manifiesto que son necesarias medidas reglamentarias para alcanzar el objetivo de la iniciativa, cuya principal finalidad es garantizar un nivel adecuado de protección de los viajeros en el contexto de los viajes multimodales. Las normas establecidas mediante la presente propuesta deben aplicarse de manera uniforme y eficaz en toda la Unión Europea. Un Reglamento directamente aplicable parece ser el instrumento más adecuado para garantizar una ejecución coherente de las medidas previstas en todos los Estados miembros de la UE, al tiempo que se reduce el riesgo de distorsión en el mercado único, que podría derivarse de las diferencias en la forma en que los Estados miembros de la UE transponen los requisitos al Derecho nacional. La UE ya ha elegido un Reglamento como instrumento jurídico para proteger los derechos de los viajeros que viajen, respectivamente, en avión, ferrocarril, autobús y autocar, así como por mar y vías navegables interiores.

[13] Véase la nota 2.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

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

• Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

Dado que actualmente no existe legislación, no se llevó a cabo ninguna evaluación *ex post* ni ningún control de adecuación.

• Consultas con las partes interesadas

Para la evaluación de impacto, las aportaciones de las partes interesadas se recogieron por diversos medios, entre ellos una consulta pública abierta y consultas específicas por parte de un contratista externo a través de entrevistas, talleres y cuestionarios en línea. La finalidad era recabar tanto aportaciones cualitativas (opiniones, puntos de vista y sugerencias) como información cuantitativa (datos y estadísticas).

Entre las partes interesadas que participaron se encontraban representantes del sector, grupos representativos de los viajeros y consumidores, personas con discapacidad y personas con movilidad reducida, y autoridades públicas, es decir, los afectados por la política, los que la aplican y los que tienen derechos consolidados en ella[14].

Aspectos problemáticos

«Los viajeros no están protegidos por los derechos existentes cuando cambian de modo de transporte»: 89 de 145 encuestados en el cuestionario específico están muy de acuerdo o más bien de acuerdo en que el problema es importante, mientras que 26 están totalmente en desacuerdo o más bien en desacuerdo. Estos últimos son principalmente transportistas (de todos los modos de transporte) y sus organizaciones centrales, que durante las entrevistas y el taller específico alegaron que es demasiado pronto para regular el sector, ya que un marco legislativo podría perturbar una industria subdesarrollada pero emergente. En la consulta pública abierta, el 70 % (117 de 166) de los encuestados estaba más bien de acuerdo o muy de acuerdo en que el problema es importante. En respuesta a la convocatoria de datos, una organización de viajeros alegó que debe garantizarse siempre la certeza de que se va a llegar al destino, incluso en caso de retrasos graves e independientemente del modo o los modos de viaje utilizados.

«Las personas con discapacidad o con movilidad reducida no reciben asistencia cuando cambian de un modo de transporte a otro»: el 50 % (69 de 138) de los encuestados está de acuerdo en que se trata de un problema importante, mientras que el 16 % (22 de 138) está muy en desacuerdo o más bien en desacuerdo, el 14 % (19 de 138) no están ni de acuerdo ni en desacuerdo y el 20 % (28 de 138) no expresó opinión alguna. En la consulta pública abierta, el 57 % (95 de 167) de los encuestados considera que este problema es importante.

Objetivos estratégicos

El 71 % (101 de 143) de los encuestados en el cuestionario específico está de acuerdo con el objetivo de proponer un marco adecuado de normas para la protección de los viajeros que sufren perturbaciones en los viajes cuando cambian de un modo de transporte a otro, mientras que el 11 % (16 de 143) no está de acuerdo con este objetivo. En la consulta pública abierta, el 63 % (104 de 165) de los encuestados considera que la pertinencia del objetivo es alta o

[14] Para más información sobre la consulta a las partes interesadas, véase el informe de síntesis que figura en el anexo 2 de la evaluación de impacto [SWD(2023) 386].

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

media-alta, mientras que el 16 % (26 de 165) considera que su pertinencia es baja o media-baja.

Medidas estratégicas

La mayoría de las organizaciones de consumidores que respondieron al cuestionario específico expresaron su apoyo a una medida legislativa **para garantizar que los transportistas y los proveedores de billetes proporcionen información adicional a los viajeros multimodales**. Las compañías aéreas y sus organizaciones representativas indicaron que no podían estar legalmente obligadas a facilitar una información de la que a menudo no disponen (horarios y viajes de enlace) y señalaron que facilitar información en tiempo real sobre perturbaciones del viaje es inviable en caso de que los viajeros hayan reservado a través de un proveedor de billetes. Las organizaciones centrales explicaron que esta medida aumentaría los costes operativos debido, principalmente, a las actualizaciones necesarias de los sistemas informáticos para las modalidades de reserva y a los recursos adicionales necesarios para identificar la información pertinente. Los proveedores de billetes se mostraron menos favorables al suministro de información en tiempo real y alegaron que tal solución solo sería viable si los transportistas estuvieran obligados a compartir información con intermediarios.

En cuanto a la **introducción del derecho de los viajeros al reembolso o al transporte alternativo en caso de perturbación del viaje**, la mayoría de las organizaciones de viajeros que respondieron a la encuesta específica afirmaron que la medida legislativa supondría una contribución muy importante o importante, mientras que una ligera mayoría de los transportistas de ferrocarril, navegación, autobús y autocar creían que la medida legislativa supondría una contribución moderada o leve. Casi todos los intermediarios que respondieron a la encuesta específica coincidieron en que la medida propuesta supondría una gran contribución si se implementara como medida legislativa y siempre que existieran acuerdos de operación entre empresas en los que figuren las responsabilidades respectivas. En cuanto a la introducción de una **ventanilla única para las personas con movilidad reducida en los intercambiadores multimodales de pasajeros**, uno de los representantes de dichas personas subrayó durante el taller específico que, dado que necesitan asistencia de distintos tipos, habría que considerar numerosas cuestiones al definir el papel o el alcance de la ventanilla única, y expresó su preocupación de que pudiera tratarse de una medida de Derecho indicativo. Una organización de personas con movilidad reducida a la que se entrevistó señaló que la ventanilla única ayudaría considerablemente a que estas personas reciban asistencia e información pertinente. Diez de las diecisiete compañías aéreas afirmaron que la medida supondría una contribución (muy) grande. Durante el taller, las compañías aéreas y su organización central manifestaron su apoyo, si bien hicieron hincapié en la importancia de establecer canales de comunicación claros y definir el alcance de los servicios que deben prestarse. Una organización de compañías aéreas entrevistada alegó que la ventanilla única debía ser el operador de la terminal, como en el caso del transporte aéreo. Seis de los once gestores de infraestructuras y terminales que respondieron a la encuesta específica creen que la medida contribuiría en (muy) gran medida al objetivo político.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Estudio exploratorio

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

La Comisión llevó a cabo un estudio exploratorio, publicado en 2019, sobre los derechos de los viajeros en el contexto multimodal[15]. Los resultados de este estudio se tuvieron en cuenta, en particular por lo que se refiere a la identificación de las lagunas jurídicas y al tamaño del mercado multimodal de viajeros. El estudio observa que el enfoque orientado a los modos de transporte de los cinco Reglamentos vigentes en materia de derechos de los viajeros puede dar lugar a lagunas jurídicas y, en general, a una cobertura insuficiente de los derechos de los viajeros en un contexto multimodal. La disponibilidad de datos también constituye una limitación en cuanto al alcance y al nivel de detalle del análisis.

Evaluación de impacto

La evaluación de impacto se basó en investigaciones y análisis realizados por la Comisión. La Comisión también contrató a un consultor externo e independiente para ayudar en tareas específicas de la evaluación de impacto, a saber, la evaluación de los costes y beneficios, así como la consulta pública abierta y la consulta específica (mediante entrevistas y talleres). El estudio de apoyo externo se publicará junto con la presente propuesta.

- **Evaluación de impacto**

El 7 de junio de 2023 se presentó al Comité de Control Reglamentario (CCR) un informe de evaluación de impacto. Posteriormente, el 7 de julio de 2023, el CCR emitió un dictamen favorable con reservas. Señaló, en particular, en el informe varias deficiencias relativas a la descripción de la magnitud del problema y la gravedad de sus consecuencias; a la descripción de las ventajas de cada opción y la evaluación de la proporcionalidad de la opción preferida; así como al resumen de los costes administrativos y de ajuste como parte de la evaluación con arreglo al principio de compensación de cargas administrativas[16]. Todas estas deficiencias se abordaron en el informe final de la evaluación de impacto que se presenta junto a la presente propuesta, en particular mediante una descripción mejorada del tamaño del mercado multimodal y de las deficiencias actuales del mercado para mitigar el problema; la gravedad de las consecuencias del problema en cuanto a falta de información y asistencia durante los viajes multimodales; las ventajas que supondría para los consumidores, transportistas, intermediarios y autoridades públicas nacionales el ahorro de costes por las molestias ocasionadas; la comparación de las opciones, incluso con respecto a la proporcionalidad; y la clasificación de los costes puntuales para aplicar las disposiciones de información en tiempo real e integrar los sistemas de comunicación para los viajeros multimodales como costes de ajuste en lugar de como costes administrativos.

Las medidas estratégicas incluidas en las tres opciones de actuación que abordan el problema 2 de dicha evaluación de impacto («Protección insuficiente de los viajeros durante los viajes multimodales») están diferenciadas entre las tres categorías de billetes (A-B-C) presentadas anteriormente. El cuadro que figura a continuación contiene una visión general de las distintas opciones de actuación (OA), teniendo en cuenta al mismo tiempo estas distintas categorías de billetes.

15 https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/f176da6f-d9ca-11e9-9c4e-01aa75ed71a1

16 Insértense los enlaces a la ficha resumen y al dictamen positivo del Comité de Control Reglamentario.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

	Categoría A (Contrato único)	Categoría B (Billetes separados combinados y vendidos por el proveedor de billetes)	Categoría C (Billetes separados por iniciativa propia del viajero)
OA 2.1	Información antes de la compra *(Medida estratégica B.1)* Conjunto básico de derechos de los viajeros *(medida estratégica B.3a)* Tramitación de reclamaciones por parte de la industria y los organismos nacionales responsables del cumplimiento *(Medidas estratégicas B.7 y B.8)*	Información antes de la compra *(Medida estratégica B.1)* Tramitación de reclamaciones por parte de la industria y los organismos nacionales responsables del cumplimiento *(Medidas estratégicas B.7 y B.8)*	Información antes de la compra *(Medida estratégica B.1)* Tramitación de reclamaciones por parte de la industria y los organismos nacionales responsables del cumplimiento *(Medidas estratégicas B.7 y B.8)*
OA 2.2	Información antes de la compra *(Medida estratégica B.1)* Información en tiempo real *(Medida estratégica B.2)* Conjunto básico de derechos de los viajeros *(medida estratégica B.3a)* Ventanilla única *(Medidas estratégicas B.5 y B.6)* Tramitación de reclamaciones por parte de la industria y los organismos nacionales responsables del cumplimiento *(Medidas estratégicas B.7 y B.8)*	Información antes de la compra *(Medida estratégica B.1)* Información en tiempo real *(Medida estratégica B.2)* Información sobre la naturaleza separada de los billetes *(Medida estratégica B.4a)* Ventanilla única *(Medidas estratégicas B.5 y B.6)* Tramitación de reclamaciones por parte de la industria y los organismos nacionales responsables del cumplimiento *(Medidas estratégicas B.7 y B.8)*	Información antes de la compra *(Medida estratégica B.1)* Ventanilla única *(Medidas estratégicas B.5 y B.6)* Tramitación de reclamaciones por parte de la industria y los organismos nacionales responsables del cumplimiento *(Medidas estratégicas B.7 y B.8)*
OA 2.3	Información antes de la compra *(Medida estratégica B.1)* Información en tiempo real *(Medida estratégica B.2)* Conjunto reforzado de derechos de los viajeros *(Medida estratégica B.3b)* Ventanilla única *(Medidas estratégicas B.5 y B.6)* Tramitación de reclamaciones por parte de la industria y los organismos nacionales responsables del cumplimiento *(Medidas estratégicas B.7 y B.8)*	Información antes de la compra *(Medida estratégica B.1)* Información en tiempo real *(Medida estratégica B.2)* Información sobre la naturaleza separada de los billetes *(Medida estratégica B.4b)* Ventanilla única *(Medidas estratégicas B.5 y B.6)* Tramitación de reclamaciones por parte de la industria y los organismos nacionales responsables del cumplimiento *(medidas estratégicas B.7 y B.8)*	Información antes de la compra *(Medida estratégica B.1)* Ventanilla única *(Medidas estratégicas B.5 y B.6)* Tramitación de reclamaciones por parte de la industria y los organismos nacionales responsables del cumplimiento *(Medidas estratégicas B.7 y B.8)*

El informe de evaluación de impacto concluyó que la OA 2.2 era la opción preferida. En la evaluación de impacto se concluyó que se trata de la opción de actuación más eficiente y eficaz, ya que garantiza un equilibrio justo entre la eficacia de la intervención para alcanzar el objetivo de aumentar la protección de los viajeros (incluidas las personas con movilidad reducida) en el contexto de los viajes multimodales, por una parte, y la eficiencia en términos de costes para la industria, por otra, dado que este mercado está en fase de desarrollo. Se constató que la OA 2.2 era también la medida más proporcionada y coherente en cuanto a coherencia interna y externa.

Objetivos de Desarrollo Sostenible

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

La iniciativa contribuye a los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** n.º 10, «Reducir la desigualdad en y entre los países» (en lo que respecta a los viajeros con discapacidad y movilidad reducida), n.º 13, «Acción por el clima» (la mejora de los derechos de los viajeros puede incentivar a las personas a utilizar más el transporte público en lugar de vehículos privados) y n.º 16, «Promover sociedades, justas, pacíficas e inclusivas» (vías de recurso mejoradas y accesibles para los viajeros y mejores herramientas de garantía de cumplimiento para la administración).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Control de la coherencia climática

La propuesta es coherente con el objetivo de neutralidad climática establecido en la Legislación Europea sobre el Clima y las metas de la Unión para 2030 y 2050, y contribuye a alcanzar el ODS n.º 13, «Acción por el clima», mencionado anteriormente.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

Esta iniciativa se incluye en el anexo II del programa de trabajo de la Comisión para 2023 (iniciativas REFIT), bajo el epígrafe «Una Economía al Servicio de las Personas». Tiene una importante dimensión REFIT por lo que se refiere a la simplificación de las normas para los viajeros que viajan en un contexto multimodal.

En particular, un gran potencial de simplificación reside en la mejora de la información sobre el tipo de billete con el que viajan los pasajeros durante un viaje multimodal. En la actualidad, no tendrían fácil acceso a dicha información ni siquiera en caso de que se dispusiera de ella. Los viajeros multimodales también tendrían mejores instrumentos de recurso mediante procedimientos de tramitación de reclamaciones tanto a nivel de la industria como de las autoridades nacionales, lo que les facilitaría el ejercicio de sus derechos. Junto con un aumento de derechos en caso de pérdida de conexiones entre servicios de transporte (reembolso o transporte alternativo), esto representa un posible ahorro de costes para los viajeros. En el caso de las personas con movilidad reducida, en particular, también podría suponer un importante aumento de eficiencia, dado que no solo tendrían derecho a asistencia gratuita cuando viajaran con un contrato multimodal único, sino que también podrían recibir una asistencia coordinada cuando hicieran transbordo en intercambiadores multimodales (ventanillas únicas), en los que actualmente han de presentar varias solicitudes de asistencia a los transportistas y a los operadores de terminal.

La propuesta traería consigo necesariamente una carga normativa, dado que actualmente no existen normas que protejan a los pasajeros que realizan viajes multimodales. Sin embargo, existe un factor atenuante significativo en este contexto, especialmente en el caso de los operadores de transporte, si ya aplican la mayoría de las medidas a los viajes en el marco de un único modo de transporte (por ejemplo, reembolso o transporte alternativo, atención y asistencia a las personas con movilidad reducida), ya que hasta ahora la única parte del viaje que no se tenía en cuenta es aquella en la que el pasajero cambia de un modo de transporte a otro. Además, los transportistas e intermediarios que son considerados pymes quedarían exentos de las normas propuestas sobre el suministro de información en tiempo real (artículos 5 y 6 de la propuesta).

Se prevé que el impacto en la competitividad de la UE o en el comercio internacional sea bastante neutro.

La propuesta tiene en cuenta el entorno digital, en particular por lo que se refiere al suministro de información en tiempo real sobre, por ejemplo, las perturbaciones y los retrasos —lo ideal es que se faciliten también por medios de comunicación digitales— y las normas propuestas sobre la tramitación de reclamaciones, en las que tanto las empresas como los organismos nacionales responsables del cumplimiento deben garantizar que los viajeros puedan presentar reclamaciones tanto en línea como por otros medios. La propuesta también tiene en cuenta la creciente presencia de agencias de viajes en línea que estarían dispuestas a ofrecer una combinación de servicios de transporte a los posibles viajeros. Esto se refleja no solo en las normas acerca del intercambio de información sobre viajes, sino también en la

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

responsabilidad de los intermediarios que venden una combinación de billetes para distintos servicios de transporte.

- **Derechos fundamentales**

El artículo 38 de la Carta de los Derechos Fundamentales establece que las políticas de la Unión deben garantizar un nivel elevado de protección de los consumidores. El artículo 26 de la Carta pide la integración de las personas con discapacidad y exige a los Estados miembros que adopten medidas que garanticen su autonomía, su integración social y profesional y su participación en la vida de la comunidad. El refuerzo de los derechos de los viajeros que viajan en un contexto multimodal en la UE aumentará aún más el elevado nivel general de protección de los consumidores.

La obligación de compartir los datos personales de los viajeros repercute en el derecho a la protección de los datos de carácter personal con arreglo al artículo 8 de la Carta. Esta obligación es necesaria y proporcionada, habida cuenta del objetivo de garantizar una protección efectiva de los consumidores de conformidad con el artículo 38 de la Carta. Además, para mitigar aún más los efectos sobre la protección de datos, se aplican garantías en este ámbito, a saber, una finalidad específica y un período claro de conservación de los datos. Otras disposiciones de la propuesta relativas al uso de los datos de los viajeros contribuyen a respetar el derecho a la protección de los datos de carácter personal con arreglo al artículo 8 de la Carta, al establecer claramente cuáles de esos datos pueden utilizarse para fines especificados (para informar, reembolsar y dar transporte alternativo al pasajero, así como por motivos de seguridad y protección) y en qué condiciones.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la UE.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La Comisión supervisará la ejecución y la eficacia de esta iniciativa sobre la base de los indicadores de progreso mencionados en el capítulo 9 de la evaluación de impacto. La Comisión evaluará la consecución de los objetivos de la legislación propuesta a los cinco años de su entrada en vigor.

En su Comunicación «Competitividad a largo plazo de la UE: más allá de 2030»[17], la Comisión se comprometió a racionalizar y simplificar los requisitos de notificación sin socavar los objetivos políticos conexos. La presente propuesta está en consonancia con esos objetivos. Aunque crea para los transportistas que ofrecen contratos multimodales únicos la nueva obligación de publicar cada dos años un informe sobre la aplicación de sus normas de calidad del servicio con indicadores de rendimiento clave relacionados con los derechos de los viajeros (por ejemplo, pérdida de conexiones, tramitación de reclamaciones y cooperación con los representantes de las personas con discapacidad); estos informes son absolutamente necesarios para supervisar y hacer cumplir los derechos de los viajeros. Los transportistas indicaron en la consulta a las partes interesadas que ya recopilan los datos en cuestión y que se eligió la frecuencia de notificación (solo cada dos años) para mantener a un bajo nivel los costes de aplicación de estas medidas. Además de ser una valiosa fuente de información para

[17] COM(2023) 168.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

que los organismos nacionales responsables del cumplimiento que cuenten con recursos limitados puedan llevar a cabo sus tareas de supervisión y garantía de cumplimiento, estos informes permitirán a los viajeros tomar decisiones fundamentadas sobre qué compañía aérea elegir en función de la calidad de su rendimiento y también podrían fomentar la competencia entre transportistas en función de la calidad de su rendimiento. En la misma línea, la obligación de que los organismos nacionales responsables del cumplimiento presenten informes bienales sobre las medidas adoptadas para garantizar la aplicación del Reglamento y las estadísticas pertinentes sobre, por ejemplo, las denuncias, permitiría a la Comisión, en el marco de su tarea, verificar la ejecución del Reglamento.

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

La estructura del Reglamento se inspira en los Reglamentos vigentes en materia de derechos de los viajeros, en particular en el más reciente, el Reglamento (UE) 2021/782, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril. Constará de los siguientes capítulos principales:

Capítulo I: Disposiciones generales

El capítulo I contiene las disposiciones generales del Reglamento, que especifican el objeto y los objetivos, el ámbito de aplicación y las definiciones. Además, se destaca el carácter complementario de la propuesta con el Derecho vigente de la Unión en materia de derechos de los viajeros.

Capítulo II: Contratos de transporte e información

El capítulo II contiene disposiciones sobre los contratos de transporte y la información a los viajeros por parte de los transportistas, los intermediarios y los gestores de intercambiadores multimodales. Describe la información que debe facilitárseles antes del viaje y durante este (en tiempo real), así como las modalidades de intercambio y cooperación en la materia entre los distintos tipos de empresas implicadas.

Capítulo III: Responsabilidad en caso de pérdida de conexiones

El capítulo III contiene disposiciones sobre la asistencia a los viajeros (reembolso, transporte alternativo y asistencia) que hayan suscrito un contrato multimodal único, en caso de pérdida de la conexión con un servicio de transporte posterior. Además, detalla el proceso de reembolso cuando tal contrato se haya suscrito con un intermediario. También aclara la responsabilidad de los transportistas e intermediarios que ofrecen billetes multimodales combinados. Por último, introduce un formulario común para las solicitudes de reembolso e indemnización.

Capítulo IV: Personas con discapacidad y movilidad reducida

El capítulo IV describe las normas para la protección y la asistencia de las personas con discapacidad y movilidad reducida en el contexto de los viajes multimodales. Además de detallar el derecho al transporte y la asistencia de las personas con movilidad reducida que hayan suscrito un contrato multimodal único, introduce el establecimiento de ventanillas únicas en los intercambiadores multimodales de pasajeros. Estos intercambiadores se corresponden con los intercambiadores multimodales de pasajeros que deben desarrollarse en todos los nodos urbanos de la red transeuropea de transporte (RTE-T) de aquí a 2030 con

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

arreglo a la Propuesta de Reglamento relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte[18].

Capítulo V: Calidad del servicio y reclamaciones

El capítulo V contiene disposiciones sobre los contratos de transporte y la información a los viajeros por parte de los transportistas, los intermediarios y los gestores de intercambiadores multimodales.

Capítulo VI: Información y garantía de cumplimiento

El capítulo VI contiene disposiciones sobre la información a los viajeros acerca de sus derechos, así como sobre las medidas para hacer cumplir el Reglamento. Respecto a esto último, incluye normas sobre la designación de un organismo nacional responsable del cumplimiento, el enfoque basado en el riesgo para la supervisión del cumplimiento de los derechos de los viajeros, el intercambio de información por parte de las empresas pertinentes con los organismos nacionales responsables del cumplimiento y la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión.

Capítulo VII: Disposiciones finales

El capítulo VII contiene disposiciones relativas a las obligaciones de notificación y al procedimiento de comité.

Anexos

El anexo I establece la lista de nodos urbanos en los que es necesario establecer y hacer funcionar intercambiadores multimodales de pasajeros y sus correspondientes ventanillas únicas.

El anexo II contiene las normas mínimas de calidad del servicio que deben cumplir los transportistas que ofrezcan contratos multimodales únicos y los gestores de intercambiadores multimodales.

[18] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 [COM/2021/812 final, de 14.12.2021 - 2021/0420(COD)].

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2023/0436 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a los derechos de los viajeros en el contexto de los viajes multimodales

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1, y su artículo 100, apartado 2,

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 Europeo[1],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[2],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La legislación de la Unión en materia de derechos de los viajeros o pasajeros[3] ha mejorado significativamente la protección de los derechos de aquellos que viajan en avión, por mar y vías navegables interiores, en autobús y autocar y ferrocarril cuando sus planes de viaje se ven perturbados por grandes retrasos y cancelaciones.

(2) No obstante, la aplicación de los derechos establecidos y protegidos en virtud de dichos Reglamentos ha puesto de manifiesto deficiencias para los viajeros que realizan o tienen intención de realizar un viaje que implique una combinación de modos de transporte, lo que impide que se respeten plenamente sus derechos.

---

1 DO C […] de […], p. […].

2 DO C […] de […], p. […].

3 Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO L 46 de 17.2.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj); Reglamento (CE) n.º 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo (DO L 204 de 26.7.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj); Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (versión refundida) (DO L 172 de 17.5.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj); Reglamento (UE) n.º 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO L 334 de 17.12.2010, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/1177/oj); Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO L 55 de 28.2.2011, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

(3) En el marco de la política común de transportes, es importante salvaguardar los derechos de los viajeros que cambian de modo de transporte, a fin de contribuir al desarrollo de los viajes multimodales y mejorar sus posibilidades de elección en cuanto a opciones de viaje.

(4) Por consiguiente, las normas de protección de la Unión establecidas por los Reglamentos (CE) n.º 261/2004, (CE) n.º 1107/2006, (UE) 2021/782, (UE) n.º 1177/2010 y (UE) n.º 181/2011 para viajar utilizando un modo de transporte deben ampliarse para abarcar los derechos de los viajeros que cambian de modo de transporte y garantizar que las empresas involucradas en un viaje multimodal operen con arreglo a normas armonizadas.

(5) Debe ofrecerse protección jurídica a los viajeros que realicen viajes multimodales en caso de que no exista legislación sectorial específica de la Unión en la materia.

(6) Los derechos de los viajeros que realicen los viajes multimodales establecidos en el presente Reglamento deben completar la protección de la que ya se benefician esos mismos viajeros en virtud de la legislación de la Unión en materia de derechos de los viajeros. Por consiguiente, el presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de los derechos y obligaciones en virtud de dicha legislación.

(7) El presente Reglamento no debe aplicarse a los contratos multimodales únicos cuando formen parte de un viaje combinado y el derecho a reembolso se deriva de la Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo[4]. Habida cuenta de la protección de los viajeros prevista en dicha Directiva, el presente Reglamento tampoco debe aplicarse a los billetes multimodales combinados cuando un organizador los haya combinado como parte de un viaje combinado.

(8) Los Estados miembros deben velar por que se prohíba la discriminación por razón de la nacionalidad del viajero o del lugar de establecimiento del transportista o intermediario dentro de la Unión cuando los transportistas o intermediarios ofrezcan al público en general condiciones contractuales y tarifas para viajes multimodales. No deben prohibirse las tarifas sociales, a condición de que tales medidas sean proporcionadas e independientes de la nacionalidad del viajero de que se trate. Habida cuenta del desarrollo de las plataformas en línea que venden billetes de transporte de viajeros, los Estados miembros deben velar especialmente por que durante el proceso de acceso a interfaces en línea o de compra de billetes no se produzca ninguna discriminación por razón de la nacionalidad del viajero o del lugar de establecimiento en la Unión del transportista o intermediario. Además, independientemente de cómo se adquiera un determinado tipo de billete, el nivel de protección del viajero debe ser el mismo.

(9) Los Estados miembros deben velar por que los transportistas e intermediarios que ofrezcan contratos de transporte a efectos de un viaje multimodal informen al viajero del tipo de billete o billetes asociados a dicho viaje y de sus derechos correspondientes, en particular en lo que respecta a las conexiones perdidas.

---

[4] Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (DO L 326 de 11.12.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

(10) El acceso a la información sobre viajes, incluidos los datos en tiempo real, facilita los desplazamientos multimodales y ofrece a los viajeros una gama más amplia de posibilidades de viaje. A este respecto, el Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión[5] establece la accesibilidad de tales datos de información sobre desplazamientos y tráfico a los puntos de acceso nacionales, con el fin de garantizar que los proveedores de billetes puedan informar a los viajeros antes del viaje y durante este. A fin de evitar cualquier carga innecesaria para los transportistas que ofrezcan contratos multimodales únicos, estos deben poder cumplir las disposiciones del presente Reglamento para facilitar información sobre viajes a otros transportistas e intermediarios que vendan sus servicios, en la medida en que faciliten estos datos a esos puntos de acceso nacionales.

(11) Los transportistas e intermediarios que son pequeñas y medianas empresas (pymes) que cumplen los criterios establecidos en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión[6] disponen a menudo de recursos limitados, lo que puede restringir su acceso a la información, especialmente en el contexto de las nuevas tecnologías. Por consiguiente, tales transportistas e intermediarios deben quedar exentos de los requisitos relativos al suministro de información en tiempo real a los pasajeros multimodales.

(12) Los pasajeros que tengan un contrato multimodal único y pierdan una conexión debido a un retraso o a la cancelación de un servicio anterior en el marco de ese contrato deben poder obtener el reembolso de sus billetes u obtener un transporte alternativo en condiciones satisfactorias, y deben recibir la atención adecuada mientras esperen una conexión posterior.

(13) Cuando se reserve un contrato multimodal único a través de un intermediario, este y el transportista contratante deben informar al viajero sobre el proceso de reembolso. En particular, el transportista contratante debe indicar públicamente si coopera con intermediarios para la tramitación de los reembolsos y, en caso afirmativo, con quién lo hace.

(14) También es esencial facilitar la información correcta sobre un servicio de transporte multimodal cuando los viajeros compran billetes a intermediarios. En caso de que los intermediarios vendan billetes separados para distintos servicios de transporte como un paquete en forma de billete multimodal combinado, deben informar claramente al viajero de que los billetes no ofrecen el mismo nivel de protección que los contratos multimodales únicos y de que no han sido expedidos como contratos multimodales únicos por el transportista o transportistas que prestan el servicio. Si los intermediarios incumplen este requisito, entre sus obligaciones debe figurar el reembolso del importe del billete y una indemnización adicional equivalente al 75 % de ese importe.

(15) A la luz de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas, y con objeto de brindar a las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida posibilidades de viajes multimodales comparables a las de los demás ciudadanos, deben establecerse normas que regulen la no

---

5 Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 de la Comisión, de 31 de mayo de 2017, que complementa la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al suministro de servicios de información sobre desplazamientos multimodales en toda la Unión (DO L 272 de 21.10.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj).

6 Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (DO L 187 de 26.6.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

discriminación y la asistencia a esas personas durante su viaje multimodal. En particular, debe prestarse especial atención a que se dé a las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida información sobre las posibilidades de acceso a los servicios de transporte, las condiciones de acceso de los vehículos y las instalaciones a bordo cuando se cambie de un modo a otro. Si la información a las personas con discapacidad y con movilidad reducida se facilita en formatos accesibles, esto debe hacerse de conformidad con la legislación aplicable, como los requisitos de accesibilidad establecidos en el anexo I de la Directiva (UE) 2019/882[7]. A la luz de los beneficios en cuanto a seguridad, comodidad y accesibilidad, los Estados miembros deben fomentar el uso de carteras europeas de identidad digital para la identificación y la autenticación en escenarios de transporte multimodal, ayudando en particular a las personas vulnerables o con discapacidad.

(16) Los transportistas y los gestores de intercambiadores multimodales deben cooperar activamente con las organizaciones que representan a las personas con discapacidad a fin de mejorar la calidad de la accesibilidad de los servicios de transporte. Con el fin de facilitar el acceso a los servicios multimodales para viajeros destinados a las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida, los Estados miembros, los transportistas y los gestores de terminales deben establecer ventanillas únicas nacionales para coordinar la información y la asistencia en los intercambiadores multimodales de pasajeros en determinados nodos urbanos importantes.

(17) Además, los Estados miembros deben tener la posibilidad de exigir a los transportistas y a los gestores de terminales que establezcan ventanillas únicas nacionales para coordinar la información y la asistencia en otros intercambiadores multimodales de pasajeros.

(18) Los transportistas y los gestores de terminales deben definir, gestionar y supervisar las normas de calidad de los servicios multimodales para pasajeros. Los transportistas también deben poner a disposición del público información sobre sus resultados en materia de calidad del servicio.

(19) El presente Reglamento no debe afectar al derecho de los viajeros a presentar una reclamación ante un organismo nacional o intentar obtener reparación judicial a través de los procedimientos nacionales.

(20) Con objeto de mantener un nivel elevado de protección de los consumidores en el transporte multimodal, debe exigirse a los Estados miembros que designen organismos nacionales responsables del cumplimiento que hagan un estrecho seguimiento de la aplicación del presente Reglamento y lo hagan cumplir a nivel nacional. Esos organismos deben poder adoptar una serie de medidas de garantía de cumplimiento. Los viajeros deben poder reclamar a dichos organismos, o a cualquier otro organismo designado a tal efecto por un Estado miembro, las presuntas infracciones del Reglamento. Cabe señalar que los Estados miembros pueden optar por designar un organismo nacional responsable del cumplimiento que también haya sido designado como organismo responsable de hacer cumplir otras normas de la Unión sobre derechos de los viajeros.

[7] Directiva (UE) 2019/882 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, sobre los requisitos de accesibilidad de los productos y servicios (DO L 151 de 7.6.2019, p. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

(21) El tratamiento de datos personales debe llevarse a cabo de conformidad con el Derecho de la Unión sobre la protección de los datos personales tal como se establece en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo[8]. Todo tratamiento de datos personales debe realizarse, en particular, de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 5, apartado 1, y en el artículo 6, apartado 1, de dicho Reglamento. También cabe señalar que las obligaciones de facilitar información a los viajeros sobre sus derechos se entienden sin perjuicio de la obligación del responsable del tratamiento de facilitar información al interesado de conformidad con los artículos 12, 13 y 14 del Reglamento (UE) 2016/679.

(22) Para garantizar que un viajero reciba información sobre un viaje multimodal, tanto antes del viaje como durante este, podría ser necesario compartir sus datos de contacto con el transportista. Este último puede utilizar estos datos de contacto exclusivamente para cumplir la obligación de información prevista en el presente Reglamento y para cumplir sus obligaciones en virtud del Derecho de la Unión aplicable en materia de seguridad y protección. Estos datos personales no deben tratarse para ningún otro fin y deben suprimirse en un plazo de setenta y dos horas a partir de la finalización del contrato de transporte, a menos que esté justificado conservar los datos de contacto para cumplir las obligaciones relativas al derecho del pasajero a un transporte alternativo, al reembolso o a una indemnización.

(23) Los Estados miembros deben establecer las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y asegurarse de que se apliquen. Las sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

(24) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, el desarrollo del mercado de la Unión del transporte multimodal de viajeros y el establecimiento de los derechos de los viajeros en el contexto de los viajes multimodales, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede 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 dichos objetivos.

(25) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse 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 Consejo[9]. El procedimiento de examen debe utilizarse para la adopción de los formularios comunes para las solicitudes de reembolso e indemnización.

(26) El presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, en particular los artículos 21, 26, 38 y 47, sobre la prohibición de toda discriminación, la integración de las personas con discapacidad, la garantía de un grado elevado de protección de los consumidores y el derecho a la tutela judicial efectiva y a un juicio

---

8 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj)..

9 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 de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

imparcial, respectivamente. Los tribunales de los Estados miembros deben aplicar el presente Reglamento de manera coherente con esos derechos y principios.

(27) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 42, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1725 del Parlamento Europeo y del Consejo, emitió su dictamen el [ ],

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece normas para el transporte multimodal, aplicables a:

a) la no discriminación entre viajeros en lo que respecta a las condiciones de transporte y la emisión de billetes;

b) la información a los viajeros;

c) los derechos de los viajeros en caso de perturbación, en particular cuando pierdan una conexión entre distintos modos de transporte;

d) la no discriminación y la asistencia a las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida;

e) la definición y la supervisión de las normas de calidad del servicio;

f) la tramitación de las reclamaciones;

g) las normas generales en materia de garantía de cumplimiento;

h) las sanciones.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los viajes multimodales, cuyos servicios de transporte en cuestión entran en su totalidad en el ámbito de aplicación de la legislación de la Unión en materia de derechos de los viajeros[10], que ofrezcan los transportistas o intermediarios a los viajeros en forma de:

[10] Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (DO L 46 de 17.2.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj); Reglamento (CE) n.º 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo (DO L 204 de 26.7.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj); Reglamento (UE) 2021/782 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2021, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (versión refundida) (DO L 172 de 17.5.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj); Reglamento (UE) n.º 1177/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

a) un contrato multimodal único;

b) un billete multimodal combinado;

c) billetes multimodales separados.

2. El presente Reglamento se aplicará a los transportistas, intermediarios y gestores de terminales. También se aplicará a los gestores de intercambiadores multimodales que gestionen ventanillas únicas en los intercambiadores multimodales de pasajeros en los nodos urbanos que figuran en el anexo I.

3. El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de las siguientes normas establecidas en otros actos legislativos de la Unión que regulan otros aspectos de la protección de los viajeros, y completa dicha protección:

a) la legislación de la Unión en materia de derechos de los viajeros;

b) la legislación de la Unión relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados[11];

c) la legislación de la Unión en materia de protección de los consumidores[12].

4. El presente Reglamento no será aplicable a los billetes multimodales combinados cuando sean combinados por un organizador como parte de un viaje combinado con arreglo a la Directiva (UE) 2015/2302[13].

---

vías navegables y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO L 334 de 17.12.2010, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/1177/oj); Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO L 55 de 28.2.2011, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj).

11 Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (DO L 326 de 11.12.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

12 Reglamento (UE) 2017/2394 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2017, sobre la cooperación entre las autoridades nacionales responsables de la aplicación de la legislación en materia de protección de los consumidores y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 345 de 27.12.2017, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj,); Directiva 2005/29/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, relativa a las prácticas comerciales desleales de las empresas en sus relaciones con los consumidores en el mercado interior, que modifica la Directiva 84/450/CEE del Consejo, las Directivas 97/7/CE, 98/27/CE y 2002/65/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo («Directiva sobre las prácticas comerciales desleales») (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 149 de 11.6.2005, p. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/29/oj); Directiva 2013/11/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativa a la resolución alternativa de litigios en materia de consumo y por la que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2009/22/CE (Directiva sobre resolución alternativa de litigios en materia de consumo) (DO L 165 de 18.6.2013, p. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj); Directiva (UE) 2020/1828 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2020, relativa a las acciones de representación para la protección de los intereses colectivos de los consumidores, y por la que se deroga la Directiva 2009/22/CE (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 409 de 4.12.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2020/1828/oj); Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores (DO L 95 de 21.4.1993, p. 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj).

13 Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

5. El artículo 7, apartado 1, letra a), será aplicable a los viajeros cuyos contratos multimodales únicos formen parte de un viaje combinado, a menos que surja un derecho de reembolso en virtud de la Directiva (UE) 2015/2302[14].

Artículo 3

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «viaje multimodal», un viaje realizado por un viajero entre un punto de partida y un destino final que abarque al menos dos servicios de transporte y al menos dos modos de transporte;

2) «transportista», persona física o jurídica, distinta de un intermediario, que ofrece servicios de transporte al público en general, incluidos:

   a) los transportistas aéreos encargados de efectuar un vuelo, tal como se definen en el artículo 2, letra b), del Reglamento (CE) n.º 261/2004;

   b) las empresas ferroviarias, tal como se definen en el artículo 3, punto 1, del Reglamento (UE) 2021/782;

   c) los transportistas definidos en el artículo 3, letra d), del Reglamento (UE) n.º 1177/2010;

   d) los transportistas definidos en el artículo 3, letra e), del Reglamento (UE) n.º 181/2011;

3) «proveedor de billetes», toda persona física o jurídica, distinta de un transportista, que actúe en nombre de un transportista o de un viajero para la celebración de contratos de transporte;

4) «intermediario», un proveedor de billetes, un organizador o un minorista, tal como se definen en el artículo 3, puntos 8 y 9, respectivamente, de la Directiva (UE) 2015/2302, que no sea un transportista;

5) «billete», prueba válida de la celebración de un contrato de transporte, independientemente de su forma;

6) «contrato de transporte», un contrato entre un transportista y un viajero para la prestación de uno o más servicios de transporte;

7) «contrato multimodal único», un contrato de transporte para un viaje multimodal que comprenda servicios de transporte sucesivos efectuados por uno o varios transportistas;

8) «billete multimodal combinado», billete o billetes para un viaje multimodal que representan contratos de transporte separados que han sido combinados por un

---

(CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (DO L 326 de 11.12.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

[14] Directiva (UE) 2015/2302 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2015, relativa a los viajes combinados y a los servicios de viaje vinculados, por la que se modifican el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 y la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y por la que se deroga la Directiva 90/314/CEE del Consejo (DO L 326 de 11.12.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

transportista o un intermediario por iniciativa propia, y que son adquiridos por el viajero mediante un pago único;

9) «billetes multimodales separados», billetes para un viaje multimodal que representan contratos de transporte separados que son ofrecidos conjuntamente por un transportista o por un intermediario, y que son adquiridos por el viajero mediante pagos separados;

10) «servicio de transporte», un servicio de transporte de pasajeros que se efectúa entre terminales con arreglo a un horario, incluidos los servicios de transporte ofrecidos para un transporte alternativo;

11) «entidad gestora del aeropuerto», una entidad tal como se define en la letra f) del Reglamento (CE) n.º 1107/2006;

12) «aeropuerto», un aeropuerto tal como se define en la letra j) del Reglamento (CE) n.º 1107/2006;

13) «administrador de estaciones de ferrocarril», un administrador de estaciones tal como se define en el artículo 3, punto 3, del Reglamento (UE) 2021/782;

14) «estación de ferrocarril», una estación tal como se define en el artículo 3, punto 22, del Reglamento (UE) 2021/782;

15) «terminal portuaria», una terminal tal como se define en el artículo 3, letra k), del Reglamento (UE) n.º 1177/2010;

16) «operador de terminal portuaria», un operador de terminal tal como se define en el artículo 3, letra s), del Reglamento (UE) n.º 1177/2010;

17) «estación de autobuses o autocares», una estación tal como se define en el artículo 3, letra m), del Reglamento (UE) n.º 181/2011;

18) «gestor de estación de autobuses», una entidad tal como se define en el artículo 3, letra o), del Reglamento (UE) n.º 181/2011;

19) «terminal», un aeropuerto, una estación ferroviaria, una terminal portuaria o una estación de autobuses o autocares;

20) «gestor de terminal», una entidad gestora del aeropuerto, un administrador de estaciones de ferrocarril, un operador de terminal portuaria o un gestor de estación de autobuses;

21) «intercambiador multimodal de pasajeros», un punto de conexión entre al menos dos modos de transporte para pasajeros, en el que se garantizan el acceso al transporte público y los transbordos entre modos, incluidos los aparcamientos disuasorios y los modos activos, y que sirve de interfaz entre los nodos urbanos y las redes de transporte de larga distancia;

22) «gestor de intercambiador multimodal», un gestor de terminal responsable de la gestión de un intercambiador multimodal de pasajeros;

23) «pérdida de conexión durante un viaje multimodal», situación en la que un pasajero pierde uno o varios servicios de transporte durante un viaje multimodal, como consecuencia del retraso o la cancelación de uno o varios servicios de transporte anteriores, o de la salida de un servicio de transporte antes de la hora de salida programada;

24) «persona con discapacidad» y «persona con movilidad reducida», toda persona con una deficiencia física, mental, intelectual o sensorial, permanente o temporal que, en

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

interacción con distintas barreras, puede obstaculizar su uso pleno y efectivo del transporte en condiciones de igualdad con otros viajeros o cuya movilidad a la hora de utilizar el transporte se halla reducida por la edad;

25) «pequeñas y medianas empresas» o «pymes», empresas que cumplen los criterios establecidos en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión.

CAPÍTULO II

CONTRATOS DE TRANSPORTE E INFORMACIÓN

Artículo 4

Condiciones de contrato y tarifas no discriminatorias

1. Sin perjuicio de lo que se disponga para las tarifas sociales, los transportistas o intermediarios ofrecerán al público en general, para los viajes multimodales, condiciones contractuales y tarifas no discriminatorias, directa o indirectamente, por razones de nacionalidad del viajero o del lugar de establecimiento dentro de la Unión del transportista o intermediario.

2. Las tarifas sociales serán aceptables siempre que no discriminen por razón de la nacionalidad del viajero.

Artículo 5

Información sobre el viaje destinada a los viajeros

1. Los transportistas e intermediarios que ofrezcan contratos de transporte en nombre de uno o más transportistas facilitarán al viajero, antes de la compra, información sobre si el billete o los billetes ofrecidos para un viaje multimodal constituyen un contrato multimodal único, un billete multimodal combinado o billetes multimodales separados, así como sobre los derechos asociados al tipo de contrato o de billete.

2. Antes de la compra, los transportistas e intermediarios que ofrezcan contratos de transporte en nombre de uno o varios transportistas para un viaje multimodal proporcionarán al viajero orientaciones generales sobre los tiempos mínimos de conexión entre los distintos tipos de servicios de transporte ofrecidos en un viaje multimodal.

3. Los gestores de intercambiadores multimodales también proporcionarán orientaciones generales sobre los tiempos mínimos de conexión entre los distintos tipos de servicios de transporte que operan en el intercambiador multimodal.

4. Los transportistas e intermediarios que ofrezcan contratos de transporte en nombre de uno o varios transportistas para un viaje multimodal facilitarán al viajero la siguiente información antes del viaje multimodal:

   a) las condiciones generales aplicables al contrato;

   b) los horarios y las condiciones del viaje más rápido para el viaje multimodal;

   c) los horarios y las condiciones de todas las tarifas disponibles para el viaje multimodal, que indiquen de modo destacado las tarifas más baratas;

   d) las perturbaciones y los retrasos que afecten al viaje multimodal, tanto planificados como en tiempo real;

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

e) los procedimientos para la presentación de reclamaciones con arreglo al artículo 18.

5. Los transportistas que ofrezcan contratos multimodales únicos y billetes multimodales combinados y, cuando sea posible, los intermediarios que ofrezcan billetes multimodales combinados facilitarán al viajero la siguiente información durante el viaje:

a) perturbaciones y retrasos (planificados y en tiempo real)

b) principales servicios de conexión;

c) problemas de seguridad y protección que se produzcan a bordo del servicio de transporte y en las terminales.

6. La información mencionada en los apartados 1 a 5 se facilitará en el formato más apropiado, con la utilización de las tecnologías de comunicación adecuadas. Esta información se facilitará en un formato accesible.

7. La información a los viajeros se facilitará también por medios electrónicos cuando sea técnicamente posible. Cuando la información se facilite por medios de comunicación electrónicos, los transportistas e intermediarios velarán por que el viajero pueda conservar toda la correspondencia escrita, incluidas la fecha y la hora de dicha correspondencia, en un soporte duradero. Todos los medios de comunicación permitirán al viajero ponerse rápidamente en contacto con ellos y comunicarse eficazmente.

8. Cuando el viajero no suscriba un contrato multimodal único directamente con el transportista, sino a través de un intermediario, este último facilitará los datos de contacto del viajero y los datos de la reserva a los transportistas afectados. El transportista solo podrá utilizar estos datos de contacto en la medida necesaria para cumplir sus obligaciones, en virtud del presente Reglamento, de proporcionar información, asistencia, reembolso, transporte alternativo e indemnización, así como para cumplir las obligaciones del transportista en virtud del Derecho de la Unión aplicable en materia de seguridad y protección. El transportista suprimirá los datos de contacto en un plazo de setenta y dos horas a partir de la finalización del contrato de transporte, a menos que esté justificado conservar los datos de contacto para cumplir las obligaciones relativas al derecho del viajero a un transporte alternativo, al reembolso o a una indemnización.

9. Los transportistas e intermediarios que sean pymes quedarán exentos de las disposiciones sobre información en tiempo real previstas en el presente artículo.

Artículo 6

Acceso de transportistas e intermediarios a la información sobre el viaje

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10, apartado 1, del Reglamento (UE) 2021/782, los transportistas que ofrezcan contratos multimodales únicos facilitarán a otros transportistas, y a intermediarios que vendan sus contratos, acceso a la información sobre el viaje establecida en el artículo 5, apartados 2 a 5.

2. Los transportistas que ofrezcan contratos multimodales únicos distribuirán esta información y concederán acceso de manera no discriminatoria y sin demora indebida. Una solicitud única será suficiente para tener un acceso continuo a la información. El transportista obligado a facilitar información de conformidad con el

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

apartado 1 podrá solicitar la celebración de un contrato u otro acuerdo sobre cuya base se facilite la información o se conceda el acceso. Los términos y condiciones de cualquier contrato o acuerdo de uso de la información no restringirán innecesariamente las posibilidades de reutilización de la información. Los términos y condiciones no podrán utilizarse para restringir la competencia. Los transportistas que ofrezcan contratos multimodales únicos podrán exigir a otros transportistas e intermediarios una compensación financiera justa, razonable y proporcionada por los costes realizados para facilitar el acceso.

3. La información se distribuirá y el acceso se facilitará por los medios técnicos adecuados, como interfaces de programación de aplicaciones. Se garantizará que estas interfaces de programación de aplicaciones se ajusten a las especificaciones establecidas en los actos de ejecución adoptados en virtud de la Directiva (UE) 2016/797.

4. Cuando la información contemplada en el apartado 1 se facilite de conformidad con otros actos jurídicos de la Unión, en particular actos delegados adoptados en virtud de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[15], se cumplirán del mismo modo las obligaciones correspondientes en virtud del presente artículo.

CAPÍTULO III

PÉRDIDA DE CONEXIONES

Artículo 7

Reembolso y transporte alternativo

1. Cuando se pierda una conexión o quepa esperar razonablemente que se va a perder una conexión de un servicio de transporte posterior durante un viaje multimodal, realizado en el marco de un contrato multimodal único, por un retraso o por la cancelación de un servicio de transporte anterior en el marco de ese mismo contrato, el transportista contratante ofrecerá inmediatamente al viajero la posibilidad de elegir entre una de las siguientes opciones:

   a) el reembolso del importe total del billete —en las condiciones en que este haya sido abonado— correspondiente a la parte o partes del viaje no efectuadas y a la parte o partes ya efectuadas si el viaje ha perdido razón de ser dentro del plan de viaje original del viajero, y, cuando así proceda, un servicio de regreso lo antes posible al primer punto de partida;

   b) la continuación del viaje o un transporte alternativo al punto de destino final, en condiciones de transporte comparables y lo antes posible;

   c) la continuación del viaje o un transporte alternativo al punto de destino final, en condiciones de transporte comparables, en la fecha posterior que convenga al viajero.

15 Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para el despliegue de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte (DO L 207 de 6.8.2010, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

El transportista contratante tomará las medidas necesarias para la opción elegida por el viajero.

2. En caso de que, a efectos de lo dispuesto en el apartado 1, letras b) y c), el transporte alternativo comparable sea efectuado por el mismo transportista o se encargue a otro, ello no supondrá un coste adicional para el viajero. Este requisito también es aplicable en caso de que el transporte alternativo suponga el recurso a una clase de servicio superior o a otros modos de transporte. Los transportistas harán todos los esfuerzos razonables por evitar conexiones adicionales y garantizar que el retraso en el tiempo total de viaje sea el menor posible.

3. Cuando ofrezcan un servicio alternativo, los proveedores de servicios de transporte alternativo ofrecerán a las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida un nivel de asistencia y accesibilidad que sea comparable al de la conexión perdida. Los proveedores de servicios de transporte alternativo prestarán especial atención para facilitar a las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida servicios alternativos adecuados a sus necesidades, diferentes de los ofrecidos a los demás viajeros.

4. Los reembolsos a los que se refiere el apartado 1, letra a), se abonarán en un plazo de catorce días a partir de la recepción de la solicitud. Los Estados miembros podrán exigir a los transportistas contratantes que acepten tales solicitudes por determinadas vías de comunicación, siempre que la solicitud no cree efectos discriminatorios. El reembolso podrá pagarse en forma de dinero, vales u otros servicios, siempre que las condiciones de esos vales y servicios sean suficientemente flexibles, en particular en términos de período de validez y destino, y que el viajero acepte expresamente esos vales y servicios. No se deducirán del reembolso del precio del billete costes de transacción como tasas, gastos telefónicos o sellos.

Artículo 8

Reembolso cuando el contrato multimodal único se haya reservado a través de un intermediario

1. Cuando el viajero haya suscrito el contrato multimodal único a través de un intermediario, el transportista contratante podrá efectuar el reembolso a que se refiere el artículo 7, apartado 1, letra a), a través de dicho intermediario de conformidad con el presente artículo.

2. El intermediario y el transportista contratante informarán al viajero sobre el proceso de reembolso previsto en el presente artículo de manera clara, comprensible y fácilmente accesible en el momento de la reserva, y sobre la confirmación de la reserva.

3. El reembolso a través del intermediario será gratuito para los viajeros y todas las demás partes interesadas.

4. El transportista indicará públicamente, de manera clara, comprensible y fácilmente accesible, si acepta tramitar los reembolsos a través de intermediarios, y con qué intermediarios acepta hacerlo.

5. En caso de reembolso a través de intermediarios que hayan pagado al transportista contratante el contrato multimodal único con cargo a sus propias cuentas, lo siguiente será de aplicación:

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

a) el transportista contratante reembolsará al intermediario en un plazo de siete días, en una transacción mediante el mismo método de pago utilizado en el momento de la reserva, y vinculará el pago a la referencia de la reserva original. El plazo de siete días comenzará en la fecha en que el viajero haya elegido el reembolso de conformidad con el artículo 7, apartado 1, letra a), del presente Reglamento. El intermediario reembolsará al viajero mediante el método de pago original, a más tardar en un plazo adicional de siete días, e informará de ello al viajero y al transportista;

b) si el viajero no recibe el reembolso en un plazo de catorce días a partir de la fecha en que eligió el reembolso de conformidad con el artículo 7, apartado 1, letra a), del presente Reglamento, el transportista contratante se pondrá en contacto con el viajero a más tardar el día siguiente al de la expiración del plazo de catorce días, a fin de obtener los datos de pago para realizar el reembolso. Una vez recibidos estos datos de pago, el transportista contratante reembolsará al viajero en un plazo de catorce días e informará de ello tanto a este como al intermediario.

Artículo 9

Asistencia

1. En caso de que se pierda una conexión de un servicio de transporte posterior durante un viaje multimodal, realizado en el marco de un contrato multimodal único, a causa de un retraso o de la cancelación de un servicio de transporte anterior en el marco de ese mismo contrato, el transportista contratante ofrecerá gratuitamente a los viajeros lo siguiente:

   a) comidas y refrigerios, en una medida adecuada al tiempo de espera, si se dispone de ellos en el servicio de transporte o en la terminal, o si pueden razonablemente suministrarse teniendo en cuenta factores tales como la distancia del suministrador, el tiempo necesario para el suministro y el coste;

   b) alojamiento en un hotel u otro lugar, y transporte entre la terminal y el lugar de alojamiento, en los casos que requieran una estancia de una o más noches o una estancia adicional, siempre y cuando sea físicamente posible. En los casos en que dicha estancia resulte necesaria debido a las circunstancias mencionadas en el artículo 19, apartado 10, del Reglamento (UE) 2021/782, el transportista podrá limitar la duración del alojamiento a un máximo de tres noches. Siempre que sea posible, se tendrán en cuenta los requisitos de acceso de las personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida, así como las necesidades de los perros de asistencia.

2. A la hora de aplicar lo dispuesto en el apartado 1, el transportista encargado prestará una especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida, además de a sus acompañantes y a los perros de asistencia.

Artículo 10

Responsabilidad en relación con los billetes multimodales combinados

1. El transportista o intermediario que venda un billete multimodal combinado estará obligado a reembolsar el importe total pagado por dicho billete y, además, a pagar

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

una indemnización equivalente al 75 % de ese importe si el viajero pierde una o varias conexiones. El derecho a reembolso o indemnización se entiende sin perjuicio del Derecho nacional aplicable que garantice a los viajeros una indemnización suplementaria por daños.

2. La responsabilidad establecida en el apartado 1 no será aplicable si se menciona explícita y claramente en los billetes, en otro documento o electrónicamente, de tal manera que el viajero pueda recuperar la información para futuras consultas, que el billete multimodal combinado consiste en contratos de transporte separados sin derecho, en virtud del presente Reglamento, a reembolso, transporte alternativo, asistencia o indemnización en caso de pérdida de conexiones, y si el viajero ha sido claramente informado de ello antes de la compra. La carga de la prueba de que se había facilitado la información al viajero recaerá en el transportista o el intermediario que vendió el billete multimodal combinado.

   La carga de la prueba de que se había facilitado la información al viajero recaerá en el transportista o el intermediario que vendió el billete multimodal combinado.

3. Los transportistas o intermediarios que vendieron el billete multimodal combinado serán responsables de la tramitación de las solicitudes y de las posibles reclamaciones del viajero con arreglo al apartado 1.

4. El reembolso y la indemnización a los que se refiere el apartado 1 se abonarán en un plazo de catorce días a partir de la recepción de la solicitud.

Artículo 11

Formulario común para las solicitudes de reembolso e indemnización

1. La Comisión adoptará un acto de ejecución por el que creará un formulario común para las solicitudes de indemnización y reembolso en virtud del presente Reglamento. Tal formulario común se establecerá en formatos accesibles. Ese acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 26, apartado 2.

2. Los viajeros tendrán derecho a presentar sus solicitudes utilizando el formulario común mencionado en el apartado 1. Los transportistas e intermediarios no podrán rechazar una solicitud de indemnización o reembolso por el mero hecho de que el viajero no haya utilizado tal formulario. Si una solicitud no es lo suficientemente precisa, los transportistas e intermediarios pedirán al viajero que aclare la solicitud y le ayudarán a hacerlo.

3. Los transportistas e intermediarios facilitarán información detallada en su sitio web, como una dirección de correo electrónico a la que podrán enviarse, por medios electrónicos, las solicitudes a que se refiere el apartado 1. Este requisito no será aplicable en caso de que se disponga de otros medios de comunicación electrónicos que permitan a los viajeros solicitar el reembolso o la indemnización, como un formulario en un sitio web o aplicaciones para dispositivos móviles, siempre que tales medios ofrezcan las opciones y la información establecidas en el formulario común y estén disponibles también en una lengua oficial de la Unión y en la lengua internacionalmente aceptada en este ámbito. Cuando utilicen estos medios, no se impedirá a los viajeros facilitar información en cualquiera de las lenguas de la Unión.

4. La Comisión publicará el formulario común en todas las lenguas de la Unión en su sitio web. El organismo u organismos designados por los Estados miembros de

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

conformidad con el artículo 20, apartado 1, y el artículo 21, apartado 1, velarán por que los viajeros tengan acceso al formulario común.

CAPÍTULO IV

PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA

Artículo 12

Derecho al transporte

1. Los transportistas que ofrezcan contratos multimodales únicos y los gestores de intercambiadores multimodales establecerán normas de acceso no discriminatorias para el transporte de personas con discapacidad y el transporte de personas con movilidad reducida. Esas normas cumplirán las disposiciones pertinentes sobre la limitación del transporte de personas con discapacidad y personas con movilidad reducida del Derecho de la Unión en materia de derechos de los viajeros.

2. Se ofrecerán reservas y billetes para viajes multimodales a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida, sin ningún coste adicional, ya sea en forma de contrato multimodal único, de billete multimodal combinado o de billetes multimodales separados. Ni el transportista ni el intermediario podrán negarse a aceptar una reserva de una persona con discapacidad o de una persona con movilidad reducida ni a expedir un billete a estas personas, ni podrá pedirles que viajen acompañadas por otra persona, a menos que sea estrictamente necesario para cumplir las normas de acceso a que se refiere el apartado 1.

3. Las normas de acceso a que se refiere el apartado 1 se establecerán con la participación activa de las organizaciones representativas de las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida y, cuando proceda, de los representantes de las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida.

4. Los transportistas que ofrezcan contratos multimodales únicos y los gestores de intercambiadores multimodales publicarán las normas de acceso a que se refiere el apartado 1 y las facilitarán, previa solicitud, en un formato accesible.

5. En caso de que un transportista pida que una persona con discapacidad o una persona con movilidad reducida vaya acompañada por otra persona capaz de prestar la asistencia necesaria de conformidad con el apartado 2, el acompañante tendrá derecho a viajar gratuitamente y a estar sentado, en la medida de lo posible, junto a la persona con discapacidad o con movilidad reducida.

6. Los transportistas o los intermediarios que se acojan a la excepción prevista en el artículo 12, apartado 2, deberán, previa solicitud, informar por escrito a la persona con discapacidad o a la persona con movilidad reducida afectada sobre los motivos de tal decisión en un plazo de cinco días hábiles a partir de la fecha en la que se haya rehusado aceptar la reserva o expedir el billete, o se haya impuesto la condición de que la persona viaje acompañada. El transportista o el intermediario hará todos los esfuerzos razonables para proponer una alternativa de transporte aceptable a la persona en cuestión, teniendo en cuenta sus necesidades de accesibilidad.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Artículo 13

Información sobre accesibilidad para las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida

Los transportistas e intermediarios que ofrezcan contratos de transporte en nombre de uno o varios transportistas, así como los gestores de intercambiadores multimodales, facilitarán a las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida información sobre la accesibilidad del intercambiador multimodal y las instalaciones conexas, así como sobre los servicios. Esta información se facilitará, previa petición, en un formato accesible.

Artículo 14

Asistencia a las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida

En el contexto de los contratos multimodales únicos, los transportistas, los gestores de terminales y los intermediarios cooperarán para prestar asistencia gratuita a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida, de conformidad con las normas de acceso a que se refiere el artículo 12, apartado 1, y ofrecerán un mecanismo de notificación único, conforme a lo siguiente:

a) la asistencia se prestará en caso de que, como mínimo cuarenta y ocho horas antes del momento en que esta se precise, se notifique al transportista, al intermediario con el que se suscribió en contrato multimodal, al gestor de terminal o a la ventanilla única a la que se refiere el artículo 15, según proceda, la necesidad de que se preste tal asistencia al viajero; bastará una única notificación por viaje; se transmitirá la notificación a todos los transportistas, gestores de terminales y ventanillas únicas relacionados con el viaje;

b) la notificación se aceptará sin costes adicionales, sean cuales sean los medios de comunicación utilizados;

c) los transportistas, gestores de terminales e intermediarios tomarán las medidas necesarias para la recepción de las notificaciones; en caso de que los proveedores de billetes no puedan tramitar dichas notificaciones, indicarán otros puntos de venta u otros medios para efectuar la notificación;

d) si la notificación se efectúa de conformidad con la letra a), los transportistas y los gestores de terminales prestarán la asistencia de tal manera que la persona pueda tomar los servicios de transporte para los que disponga de reserva en el marco del contrato multimodal único;

e) si la notificación no se efectúa de conformidad con la letra a), o si no se ha efectuado tal notificación, los transportistas y los gestores de terminales harán cuanto razonablemente esté en su mano para prestar la asistencia necesaria, de modo que la persona con discapacidad o la persona con movilidad reducida pueda realizar su viaje;

f) se permitirá que un perro de asistencia acompañe a una persona con discapacidad o una persona con movilidad reducida de conformidad con el Derecho de la Unión[16] o nacional pertinente.

[16] Reglamento (UE) n.º 576/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de junio de 2013, relativo a los desplazamientos sin ánimo comercial de animales de compañía y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 998/2003 (DO L 178 de 28.6.2013, p. 1).

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Artículo 15

Ventanillas únicas para la asistencia en los intercambiadores multimodales de pasajeros

1. Los Estados miembros velarán por que los gestores de terminales y los transportistas en su territorio cooperen para crear y hacer funcionar ventanillas únicas para las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida en los intercambiadores multimodales de pasajeros de los nodos urbanos a que se refiere el anexo I. Las condiciones de funcionamiento de las ventanillas únicas se establecerán en las normas de acceso contempladas en el artículo 12, apartado 1. Tales ventanillas únicas serán responsables de:

   a) aceptar las solicitudes de asistencia en las terminales;

   b) comunicar las solicitudes individuales de asistencia a los operadores de terminal y a los transportistas.

2. Los Estados miembros podrán exigir que los gestores de terminales y los transportistas en su territorio cooperen para crear y hacer funcionar ventanillas únicas en intercambiadores multimodales de pasajeros distintos de los mencionados en el apartado 1.

Artículo 16

Indemnización en relación con el equipo de movilidad, dispositivos de asistencia y perros de asistencia

1. Cuando los gestores de terminales y los transportistas que asistan a las personas con discapacidad y a las personas con movilidad reducida desde un servicio de transporte hasta un servicio de conexión de transporte, ya sea en el contexto de un contrato multimodal único o en un intercambiador multimodal de pasajeros, causen la pérdida de equipos de movilidad y dispositivos de asistencia, o daños en estos, incluidas las sillas de ruedas, o la pérdida o lesión de perros de asistencia utilizados por personas con discapacidad y personas con movilidad reducida, serán responsables de dicha pérdida, daño o lesión, y proporcionarán una indemnización sin demora indebida. Esa indemnización consistirá en:

   a) el coste de sustitución o reparación del equipo de movilidad o los dispositivos de asistencia extraviados o dañados;

   b) el coste de sustitución o el tratamiento de la lesión del perro de asistencia extraviado o lesionado;

   c) los costes razonables de la sustitución temporal de equipos de movilidad, dispositivos de asistencia, o perros de asistencia cuando el transportista o el gestor de terminal no proceda o no vaya a proceder a la sustitución de conformidad con el apartado 2.

2. Cuando sea de aplicación el apartado 1, los transportistas y los gestores de terminales harán rápidamente todos los esfuerzos razonables para proceder, de inmediato, a la sustitución temporal del equipo de movilidad o los dispositivos de asistencia que sean necesarios. La persona con discapacidad o con movilidad reducida podrá conservar tal equipo o dispositivo temporal de sustitución hasta que se haya abonado la indemnización contemplada en el apartado 1.

3. Cuando un transportista o gestor de terminal pague una indemnización con arreglo al apartado 1, ninguna disposición del presente Reglamento podrá interpretarse en el

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

sentido de que restringe su derecho a reclamar una indemnización a cualquier persona, incluidos terceros, de conformidad con el Derecho aplicable.

CAPÍTULO V

CALIDAD DEL SERVICIO Y RECLAMACIONES

Artículo 17

Normas de calidad del servicio

1. Los transportistas que ofrezcan contratos multimodales únicos establecerán normas de calidad del servicio e implantarán un sistema de gestión de la calidad para mantener la calidad del servicio. Las normas de calidad del servicio abarcarán, como mínimo, los elementos que figuran en el anexo II.

2. Los transportistas que ofrezcan contratos multimodales únicos supervisarán sus resultados, tal como se refleja en las normas de calidad del servicio. Publicarán un informe sobre sus resultados en materia de calidad del servicio en su sitio web a más tardar el [2 años después de la fecha de aplicación del presente Reglamento] y, posteriormente, cada dos años. El informe no podrá incluir datos de carácter personal.

3. Los gestores de intercambiadores multimodales establecerán normas de calidad del servicio basadas en los elementos pertinentes que figuran en el anexo II. Harán un seguimiento de sus resultados conforme a esas normas y facilitarán a las autoridades públicas nacionales que así lo soliciten el acceso a la información sobre sus resultados.

Artículo 18

Reclamaciones

1. Cada transportista que ofrezca contratos multimodales únicos o billetes multimodales combinados, cada intermediario que ofrezca billetes multimodales combinados y cada gestor de intercambiador multimodal establecerá un mecanismo de tramitación de reclamaciones en relación con los derechos y obligaciones cubiertos por el presente Reglamento en sus respectivos ámbitos de responsabilidad. Comunicarán a los viajeros amplia información sobre la forma de ponerse en contacto con ellos y sobre su lengua o lenguas de trabajo.

2. La información detallada acerca del procedimiento de tramitación de reclamaciones será accesible al público, incluidas las personas con discapacidad y con movilidad reducida. Esa información estará disponible previa solicitud en la lengua o lenguas oficiales del Estado miembro en el que el transportista, el intermediario o el gestor de intercambiador multimodal efectúe el servicio.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

CAPÍTULO VI

INFORMACIÓN Y GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO

Artículo 19

Información a los viajeros sobre sus derechos

1. Cuando vendan billetes para un viaje multimodal, los transportistas e intermediarios informarán a los viajeros sobre sus derechos y obligaciones en virtud del presente Reglamento. Con objeto de cumplir con ese requisito de información, podrán utilizar un resumen de las disposiciones del presente Reglamento, elaborado por la Comisión en todas las lenguas oficiales de la Unión y puesto a disposición del público.

2. Los transportistas e intermediarios que ofrezcan viajes multimodales también informarán a los viajeros de los datos de contacto del organismo u organismos designados por los Estados miembros de conformidad con el artículo 20, apartado 1, tanto a bordo como en su sitio web.

3. Los transportistas e intermediarios facilitarán la información contemplada en el presente artículo, ya sea en papel o en formato electrónico, o por cualquier otro medio, también con formatos accesibles. En caso de cancelación, pérdida de conexión o retraso prolongado, especificarán dónde puede obtenerse tal información.

Artículo 20

Organismo nacional responsable del cumplimiento

1. Cada Estado miembro designará uno o varios organismos responsables de hacer que se cumpla el presente Reglamento. A tal efecto, los Estados miembros podrán designar un organismo que ya sea responsable de hacer que se cumpla el Derecho de la Unión en materia de derechos de los viajeros. Cada organismo adoptará las medidas necesarias para garantizar que se respeten los derechos de los viajeros.

2. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el organismo u organismos que designen con arreglo al presente artículo y le comunicarán sus responsabilidades o, si son varios, sus responsabilidades respectivas. La Comisión y los organismos designados publicarán esta información en sus sitios web.

3. A más tardar el 1 de junio de XXXX [2 años después de la fecha de aplicación del Reglamento] y, posteriormente, cada dos años, los organismos responsables del cumplimiento publicarán un informe sobre su actividad en los dos años naturales anteriores, que contendrá, en particular, una descripción de las medidas adoptadas para ejecutar el presente Reglamento y estadísticas sobre las reclamaciones y las sanciones aplicadas.

Artículo 21

Tramitación de las reclamaciones por los organismos nacionales responsables del cumplimiento y otros organismos

1. Los Estados miembros designarán el organismo nacional responsable del cumplimiento o cualquier otro organismo como entidad responsable de la tramitación de las reclamaciones con arreglo al apartado 2 del presente artículo.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2. Cuando se designen varios organismos con arreglo al apartado 1 y al artículo 20, apartado 1, se establecerán mecanismos de notificación para garantizar el intercambio de información entre ellos, con el fin de facilitar al organismo responsable del cumplimiento el desempeño de sus funciones de supervisión y garantía de cumplimiento, y para permitir al organismo tramitador de la reclamación designado conforme al presente apartado recoger la información necesaria para examinar cada reclamación.

3. Sin perjuicio de la posibilidad de que los consumidores soliciten reparación alternativa con arreglo a la Directiva 2013/11/UE, tras haber presentado una reclamación infructuosa ante el transportista, el intermediario o el gestor de intercambiador multimodal con arreglo al artículo 18, los viajeros podrán presentar una reclamación ante el organismo designado con arreglo al apartado 1 por una presunta infracción del presente Reglamento.

4. Las reclamaciones de los viajeros sobre un incidente en el contexto de un contrato multimodal único serán tramitadas por el organismo designado con arreglo al apartado 1 del Estado miembro en que esté establecido el transportista contratante.

5. Las reclamaciones de los viajeros sobre un incidente en el contexto de un billete multimodal combinado ofrecido por los transportistas serán tramitadas por el organismo designado con arreglo al apartado 1 del Estado miembro en que esté establecido el transportista que ofrezca el billete o, si el transportista está establecido fuera de la Unión, del Estado miembro en el que tenga su sede la persona física o jurídica que actúe como su representante legal. Si el transportista no dispone de tal representante, las reclamaciones serán tramitadas por el organismo designado con arreglo al apartado 2 del Estado miembro en el que comience o termine el viaje.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 3 y 4, las reclamaciones de los viajeros sobre un intermediario serán tramitadas por el organismo designado con arreglo al apartado 1 del Estado miembro en que esté establecido el intermediario o, si este está establecido fuera de la Unión, del Estado miembro en el que tenga su sede la persona física o jurídica que actúe como su representante legal. Si el intermediario no dispone de tal representante, las reclamaciones serán tramitadas por el organismo designado con arreglo al apartado 2 del Estado miembro en el que comience o termine el viaje.

7. Cuando una reclamación esté relacionada con presuntas infracciones cometidas por gestores de intercambiadores intermodales, tramitará la reclamación el organismo, designado con arreglo al apartado 1, del Estado miembro en cuyo territorio haya ocurrido el incidente.

Artículo 22

Enfoque basado en el riesgo para supervisar el cumplimiento de los derechos de los viajeros

1. Los organismos nacionales responsables del cumplimiento elaborarán un programa para supervisar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente Reglamento, sobre la base de una evaluación de riesgos. El programa permitirá detectar y corregir incumplimientos recurrentes en la aplicación de los derechos de los viajeros. El programa de supervisión del cumplimiento incluirá una muestra representativa de las actividades de supervisión.

2. La evaluación del riesgo se basará en una evaluación objetiva que tenga en cuenta las reclamaciones presentadas por los viajeros ante estos organismos, cuando estén

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

disponibles, los resultados de las actividades de supervisión llevadas a cabo por estos organismos, la información a que se refiere el artículo 23, apartados 1 y 3, así como otras fuentes de información relativas a la aplicación del presente Reglamento en el territorio del Estado miembro correspondiente.

3. La evaluación del riesgo se llevará a cabo por primera vez a más tardar el 30 de junio de XXXX [1 año después de la fecha de aplicación del Reglamento] y, posteriormente, cada dos años.

4. Las actividades de supervisión del cumplimiento se basarán en la evaluación de riesgos y se llevarán a cabo mediante auditorías, inspecciones, entrevistas, verificaciones y examen de documentos, según proceda. Incluirán actividades tanto anunciadas como no anunciadas. Las actividades de supervisión serán proporcionales a los riesgos detectados.

5. Los organismos nacionales responsables del cumplimiento garantizarán la rápida rectificación de los incumplimientos por parte de los transportistas y los gestores de terminales que se hayan detectado durante sus actividades de supervisión. Exigirán a los transportistas que presenten un plan de acción para subsanar los incumplimientos, según proceda.

6. El programa de supervisión del cumplimiento con arreglo al apartado 1, la evaluación del riesgo con arreglo al apartado 2, así como sus conclusiones, se comunicarán a la Comisión a más tardar el 30 de junio de XXXX [2 años después de la fecha de aplicación del Reglamento] y, posteriormente, cada dos años. Cuando proceda, se incluirán en los informes a que se refiere el artículo 20, apartado 3.

Artículo 23

Intercambio de información con los organismos nacionales responsables del cumplimiento

1. Los transportistas, intermediarios, gestores de terminales y gestores de intercambiadores intermodales facilitarán a los organismos nacionales responsables del cumplimiento, previa petición, los documentos y la información pertinentes sin demora indebida y, en cualquier caso, en el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud.

2. En los casos complejos, el organismo nacional responsable del cumplimiento podrá ampliar este plazo por un período no superior a tres meses a partir de la recepción de la solicitud.

3. En el desempeño de sus funciones, los organismos nacionales responsables del cumplimiento tendrán en cuenta la información que les comunique el organismo designado para la tramitación de las reclamaciones, en caso de que se trate de un organismo diferente.

Artículo 24

Cooperación entre los Estados miembros y la Comisión

1. Los Estados miembros deberán enviar regularmente la información pertinente en relación con la aplicación de las disposiciones del presente Reglamento a la Comisión, que pondrá esta información a disposición de los demás Estados miembros en soporte electrónico.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

2. A petición de la Comisión, los organismos nacionales responsables del cumplimiento investigarán las presuntas prácticas específicas de incumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente Reglamento por parte de uno o varios transportistas, gestores de terminales e intermediarios, e informarán de sus conclusiones a la Comisión en un plazo de cuatro meses a partir de la solicitud.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 25

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 a la Comisión el régimen establecido y las medidas adoptadas, y le notificarán sin demora cualquier modificación posterior.

Artículo 26

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el comité establecido en virtud del artículo 38 del Reglamento (UE) 2021/782.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 27

Informe

A más tardar el XXX [5 años después de la fecha de aplicación con arreglo al artículo 28], la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la ejecución y los resultados del presente Reglamento.

El informe se basará en la información que ha de facilitarse en virtud del presente Reglamento.

Artículo 28

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 a partir del [1 año después de su entrada en vigor].

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
La Presidenta	*El Presidente / La Presidenta*

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 29.11.2023
COM(2023) 752 final

ANNEXES 1 to 2

ANEXOS

de la propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a los derechos de los viajeros en el contexto de los viajes multimodales

{SEC(2023) 392 final} - {SWD(2023) 386 final} - {SWD(2023) 387 final} -
{SWD(2023) 389 final}

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

ANEXO I

LISTA DE NODOS URBANOS

Bélgica

Antwerpen
Arlon
Brugge
Bruxelles/Brussel
Charleroi
Gent
Hasselt
Leuven
Liège
Namur
Ottignies-Louvain-la-Neuve

Bulgaria

Burgas
Plovdiv
Ruse
Sofia
Stara Zagora
Varna
Vidin

Chequia

Brno
České Budějovice
Hradec Králové
Liberec
Olomouc
Ostrava

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Pardubice

Plzeň

Praha

Ústí nad Labem

Dinamarca

Aalborg

Århus

København

Odense

Alemania

Aachen

Augsburg

Berlin

Bielefeld

Bochum

Bonn

Bottrop

Braunschweig

Bremen

Bremerhaven

Chemnitz

Darmstadt

Dortmund

Dresden

Duisburg

Düsseldorf

Erfurt

Erlangen

Essen

Frankfurt am Main

Freiburg im Breisgau

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Fürth

Gelsenkirchen

Gießen

Göttingen

Gütersloh

Hagen

Halle (Saale)

Hamburg

Hamm

Hannover

Heidelberg

Heilbronn

Herne

Hildesheim

Ingolstadt

Jena

Kaiserslautern

Karlsruhe

Kassel

Kiel

Koblenz

Köln

Krefeld

Landshut

Leipzig

Leverkusen

Lübeck

Ludwigshafen am Rhein

Magdeburg

Mainz

Mannheim

Mönchengladbach

Mülheim an der Ruhr

München

Münster

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Neuss
Nürnberg
Oberhausen
Offenbach am Main
Oldenburg (Oldenburg)
Osnabrück
Paderborn
Pforzheim
Potsdam
Recklinghausen
Regensburg
Rostock
Saarbrücken
Siegen
Solingen
Stuttgart
Trier
Ulm
Wiesbaden
Wolfsburg
Wuppertal
Würzburg

Estonia

Tallinn
Tartu

Irlanda

Corcaigh/Cork
Baile Átha Cliath/Dublin
Gaillimh/Galway

Grecia

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Alexandroupolis
Athína
Chalkida
Chania
Heraklion
Ioannina
Kerkyra
Kozani
Lamia
Larisa
Mytilini
Patras
Rodos
Syros
Thessaloniki
Volos

España

A Coruña
Albacete
Algeciras
Alicante
Almería
Badajoz
Área metropolitana de Barcelona
Área metropolitana de Bilbao
Burgos
Cáceres
Cádiz
Cartagena
Castellón
Ceuta
Córdoba

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Elche

Ferrol

Gijón

Gerona

Granada

Huelva

Jaén

Jerez

Área metropolitana de Las Palmas de Gran Canaria

León

Lleida/Lérida

Logroño

Lugo

Área metropolitana de Madrid

Málaga

Marbella

Melilla

Murcia

Ourense

Oviedo

Palma de Mallorca

Pamplona

Salamanca

San Sebastián-Donostia

Área metropolitana de Santa Cruz de Tenerife

Santander

Santiago de Compostela

Área metropolitana de Sevilla

Área metropolitana de Tarragona-Reus

Valencia

Valladolid

Vigo

Vitoria-Gasteiz

Zaragoza

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Francia

Aix-en-Provence
Ajaccio (Corse)
Amiens
Angers
Annecy
Besançon
Bordeaux
Brest
Caen
Cayenne
Clermont-Ferrand
Dijon
Grenoble
Guadeloupe
Le Havre
Le Mans
Lille
Limoges
Área metropolitana de Lyon
Martinique
Marseille
Mayotte
Metz
Montpellier
Mulhouse
Nancy
Nantes
Nice
Nimes
Orléans
Área metropolitana de París
Perpignan
Poitiers

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Réunion
Reims
Rennes
Rouen
Saint-Étienne
Strasbourg
Toulon
Toulouse
Tours

Croacia

Osijek
Rijeka
Split
Varaždin
Zagreb

Italia

Ancona
Andria
Aosta
Bari
Bergamo
Bologna
Bolzano
Brescia
Cagliari
Campobasso
Catania
Ferrara
Firenze
Foggia
Forlì

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Genova

Latina

Lecce

Livorno

Messina

Milano

Modena

Monza

Napoli

Novara

Padova

Palermo

Parma

Perugia

Pescara

Piacenza

Potenza

Prato

Ravenna

Reggio Calabria

Reggio Emilia

Rimini

Roma

Salerno

Sassari

Siracusa

Taranto

Terni

Torino

Trento

Trieste

Udine

Venezia

Verona

Vicenza

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Chipre

Lefkosia
Lemesos
Larnaka

Letonia

Rīga

Lituania

Kaunas
Klaipėda
Panevėžys
Šiauliai
Vilnius

Luxemburgo

Luxembourg

Hungría

Budapest
Debrecen
Győr
Kecskemét
Miskolc
Nyíregyháza
Pécs
Szeged
Székesfehérvár

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Malta

Valletta

Países Bajos

Alkmaar
Almere
Amersfoort
Amsterdam
Apeldoorn
Arnhem
Breda
Den Bosch
Den Haag
Dordrecht
Eindhoven
Emmen
Enschede
Groningen
Haarlem
Leeuwarden
Leiden
Maastricht
Middelburg
Nijmegen
Rotterdam
Tilburg
Utrecht
Venlo
Zoetermeer
Zwolle

Austria

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Bregenz

Eisenstadt

Graz

Innsbruck

Klagenfurt

Linz-Wels

Salzburg

Sankt Pölten

Wien

Polonia

Białystok

Bielsko-Biała

Bydgoszcz

Częstochowa

Elbląg

Gorzów Wielkopolski

Kalisz

Metrópolis de Katowice/Górnośląska

Kielce

Koszalin

Kraków

Legnica

Lublin

Łódź

Olsztyn

Opole

Płock

Poznań

Radom

Rybnik

Rzeszów

Szczecin- Świnoujście

Tarnów

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Toruń
Tricity
Wałbrzych
Warszawa
Włocławek
Wrocław
Zielona Góra

Portugal

Barcelos
Braga
Coimbra
Évora
Faro-Loulé
Guimarães
Madeira
Leiria
Área metropolitana de Lisboa
Ponta Delgada (Açores)
Área metropolitana de Oporto
Vila Nova de Famalicão
Viseu

Rumanía

Arad
Bacău
Baia Mare
Botoşani
Brăila
Braşov
Bucureşti
Buzău
Cluj-Napoca

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Constanța
Craiova
Galați
Iași
Oradea
Piatra Neamt
Pitești
Ploiești
Râmnicu Vâlcea
Satu Mare
Sibiu
Târgu Mureș
Timișoara

Eslovenia

Ljubljana
Maribor

Eslovaquia

Bratislava
Košice
Nitra
Žilina

Finlandia

Helsinki
Jyväskylä
Kuopio
Lahti
Oulu
Tampere
Turku-Naantali

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

Suecia

Borås
Eskilstuna
Gävle
Göteborg
Halmstad
Helsingborg
Jönköping
Linköping
Lund
Malmö
Norrköping
Örebro
Södertälje
Stockholm
Sundsvall
Umeå
Uppsala
Västerås

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

ANEXO II

NORMAS MÍNIMAS DE CALIDAD DEL SERVICIO

Información a los viajeros sobre sus derechos, tal como exige el presente Reglamento (de manera transparente, accesible, no discriminatoria, eficaz y proporcionada), y sobre billetes

Puntualidad de los servicios y principios generales para hacer frente a las perturbaciones de los servicios

Número de conexiones perdidas

Porcentaje de conexiones perdidas

Limpieza de los medios de transporte de pasajeros y de las instalaciones de las terminales (control de calidad del aire y temperatura interiores, higiene de las instalaciones sanitarias, etc.)

Resultados de la encuesta o encuestas de satisfacción de los clientes

Tramitación de reclamaciones

i. número de reclamaciones,

ii. tipos de reclamaciones y

iii. resultado de las reclamaciones;

iv. reembolsos y

v. compensación por el incumplimiento de las normas de calidad del servicio

Asistencia prestada a las personas con discapacidad y las personas con movilidad reducida

i. número de servicios de transporte denegados a una persona con movilidad reducida y por qué motivo;

ii. número de servicios de transporte denegados a causa de su perro de asistencia reconocido o su equipo de movilidad y por qué motivos;

iii. número de casos relacionados con la pérdida o los daños de los equipos de movilidad y sus resultados;

iv. número de casos en los que el transportista obligó a una persona con discapacidad o movilidad reducida a ir acompañada por alguien para cumplir los requisitos de seguridad;

v. discusiones sobre esta asistencia con organizaciones representativas y, en su caso, representantes de las personas con movilidad reducida;

vi. realización de actividades de formación sobre sensibilización y asistencia en materia de discapacidad.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 29.11.2023
SWD(2023) 387 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña a los documentos

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 261/2004, (CE) n.º 1107/2006, (UE) n.º 1177/2010, (UE) n.º 181/2011 y (UE) 2021/782 en lo que respecta a la garantía del cumplimiento de los derechos de los viajeros en la Unión

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los derechos de los viajeros en el contexto de los viajes multimodales

{COM(2023) 752 final} - {SEC(2023) 392 final} - {SWD(2023) 386 final} - {SWD(2023) 389 final}

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

A. Necesidad de actuar

¿Cuál es el problema y por qué es un problema en la UE?

Los derechos de los viajeros se aplican a un mercado cada vez mayor de unos 13 400 millones de viajeros que realizan 107 millones de viajes al año utilizando el transporte público. Estos derechos protegen a los viajeros antes, durante y después de su viaje, y ocupan un lugar central en la política de transportes y de los consumidores de la UE; se han convertido en una iniciativa emblemática de la Unión.

El marco de derechos de los viajeros consta de cinco Reglamentos de la UE diferentes para el transporte aéreo (dos Reglamentos), por ferrocarril, por vías navegables y por autobús y autocar. Su ejecución ha dado lugar a una mejora significativa de la protección de los viajeros en los últimos veinte años. Sin embargo, pese a los importantes avances realizados, incluida la refundición del Reglamento ferroviario en 2021, siguen existiendo grandes retos. En primer lugar, los viajeros de todos los modos de transporte no se benefician plenamente de sus derechos debido a deficiencias en su ejecución y en la garantía de su cumplimiento. En segundo lugar, el marco jurídico actual no ofrece protección a los viajeros que realizan un viaje multimodal. En tercer lugar, como se observó durante la pandemia de COVID-19, las normas de reembolso de los billetes de avión no están claras cuando los vuelos se reservan a través de un intermediario.

¿Qué se pretende conseguir?

Esta iniciativa tiene por objeto garantizar el correcto funcionamiento del mercado único del transporte de viajeros y lograr un elevado nivel de protección de los consumidores en los viajes. A tal fin, sus objetivos específicos son: 1) garantizar el cumplimiento efectivo y eficiente de la legislación en materia de derechos de los viajeros en todos los Estados miembros, 2) garantizar una tramitación eficaz de las reclamaciones de los viajeros, 3) aumentar la protección de los viajeros que se enfrentan a perturbaciones en sus viajes en el contexto de los viajes multimodales, 4) aumentar la información y la asistencia a las personas con discapacidad o personas con movilidad reducida (PMR) al cambiar de modo de transporte, y 5) garantizar un proceso de reembolso claro cuando los viajeros aéreos hayan reservado a través de un intermediario.

¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (respecto a la subsidiariedad)?

Los viajeros deben poder hacer valer sus derechos de la misma manera y beneficiarse de la misma protección en la Unión Europea, independientemente del Estado miembro en el que viajen. Por estas razones, los problemas antes mencionados requieren una actuación a nivel de la UE. Por otra parte, la garantía del cumplimiento y el seguimiento de la aplicación son tareas del Estado miembro.

B. Soluciones

¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar las metas? ¿Existe o no una opción preferida? En caso negativo, ¿por qué?

En el contexto de la presente evaluación de impacto, se han evaluado tres conjuntos de opciones de actuación (OA 1, OA 2, OA 3). Cada conjunto de opciones propone soluciones a uno de los tres problemas detectados, pero varía en cuanto al alcance de las acciones previstas a nivel de la UE.

Las opciones OA 1.1 y OA 1.2 se centran en las soluciones a las deficiencias en la ejecución y la garantía del cumplimiento del actual marco regulador de derechos de los viajeros. La OA 1.1 tiene por objeto garantizar la armonización de las normas clave existentes en este ámbito, sobre la base, en particular de las medidas incluidas en el nuevo Reglamento ferroviario que entró en vigor en junio de 2023. La OA 1.2 se basa en la OA 1.1 y tiene por objeto reforzar el cumplimiento.

Las opciones OA 2.1, OA 2.2 y OA 2.3 abordan cuestiones relacionadas con el nivel de protección de los viajeros que realizan un viaje multimodal, incluidas las PMR, mediante la reproducción de medidas que ya se han ejecutado en virtud de los Reglamentos vigentes para los viajes con un solo modo de transporte. Las medidas estratégicas tienen en cuenta varias categorías de billetes multimodales, a saber, contratos de transporte únicos ofrecidos por un transportista (categoría A), billetes separados agrupados por intermediarios (categoría B) y billetes adquiridos por los viajeros por separado por iniciativa propia (categoría C). La OA 2.1 proporciona a los viajeros un nivel básico de protección para garantizar que reciben información y asistencia mínimas, en particular para los viajeros con un contrato de transporte único (categoría A). La OA 2.2 proporciona un nivel de protección más completo que la OA 2.1: los viajeros (categorías A y B) deben obtener información en tiempo real sobre las perturbaciones y las posibles próximas conexiones. Además, la asistencia a las PMR en los

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

cambios de modo de transporte sería más eficiente y exhaustiva con la introducción de «ventanillas únicas» en los centros multimodales. La OA 2.3 introduce un nuevo nivel de protección al añadir un derecho adicional para los viajeros que tengan un contrato de transporte único (categoría A), de manera que puedan formalizar un contrato de transporte alternativo cuando pierdan una conexión.

Las opciones OA 3.1, OA 3.2 y OA 3.3 abordan normas poco claras relacionadas con el reembolso de los billetes de avión reservados a través de un intermediario. Incluyen obligaciones para los transportistas y los intermediarios, que deben informar a los viajeros sobre el proceso de reembolso y proporcionarles medios de contacto. En el marco de la OA 3.1, los viajeros solo pueden solicitar el reembolso al transportista y el intermediario no forma parte del tratamiento del reembolso; los intermediarios deben permitir que los viajeros hagan la solicitud, proporcionándoles los datos necesarios para ello. En el marco de la OA 3.2, el transportista puede decidir si los viajeros tienen que solicitar el reembolso al intermediario o al transportista, mientras que la OA 3.3 permite que sean los viajeros quienes elijan entre el reembolso a través del intermediario y el reembolso a través del transportista.

El paquete de medidas preferido combina las opciones de actuación OA 1.2, OA 2.2 y OA 3.2.

¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?
Las partes interesadas están de acuerdo en general con la importancia de los problemas detectados, así como con los objetivos.

Por lo que se refiere a la OA 1, muchos organismos nacionales responsables del cumplimiento, transportistas y operadores de terminales apoyan la OA 1.1, dado que no incluye obligaciones sobre la evaluación del riesgo ni programas de información sobre los derechos de los viajeros para estas partes interesadas. La OA 1.2 cuenta con el apoyo de las organizaciones de consumidores, dado que va un paso más allá en lo que respecta a las obligaciones de los transportistas y los operadores de terminales de facilitar a los viajeros información sobre sus derechos. Los organismos nacionales responsables del cumplimiento, los transportistas, los operadores de terminales y los intermediarios con un buen rendimiento también apoyan la OA 1.2, dado que garantiza que las actividades de seguimiento y cumplimiento de los organismos nacionales responsables del cumplimiento sean más transparentes y previsibles.

Por lo que se refiere a la OA 2, las organizaciones de consumidores apoyan la OA 2.3, dado que supondría una elevada protección de los consumidores. Por su parte, los transportistas y los intermediarios apoyan más bien la OA 2.1, habida cuenta del actual nivel de desarrollo del mercado de billetes multimodales. Los organismos nacionales responsables del cumplimiento son más favorables a la OA 2.2.

Por lo que se refiere a la OA 3, las compañías aéreas y los intermediarios apoyan la OA 3.2; una asociación europea de viajeros también apoya la OA 3.2. Una asociación europea de consumidores preferiría posiblemente la OA 3.3, pero también sería favorable a la OA 3.2, dado que el viajero siempre puede dirigirse al transportista como último recurso (cuando el intermediario no pague dentro del plazo). Los organismos nacionales responsables del cumplimiento apoyan la OA 3.1.

C. Repercusiones de la opción preferida

¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?

El objetivo general de esta intervención es garantizar el correcto funcionamiento del mercado único del transporte de viajeros y alcanzar un elevado nivel de protección de los consumidores que viajen en un solo modo de transporte o que cambien de modo durante su viaje, permitiendo que los viajeros, los transportistas, los intermediarios y (especialmente en el caso de las PMR) los operadores de terminales, así como las administraciones nacionales, apliquen y garanticen el cumplimiento de estos derechos de manera eficiente y eficaz.

Se espera que los beneficios del paquete de medidas preferido recaigan en los distintos grupos de partes interesadas, a saber: transportistas, proveedores intermediarios de billetes, operadores de terminales, organismos nacionales responsables del cumplimiento y viajeros.

Viajeros: los beneficiarios finales de esta iniciativa son los viajeros, de los que se espera que conozcan mejor sus derechos gracias a la actuación de los transportistas, los gestores de terminales y las autoridades encargadas de velar por el cumplimiento de la normativa. Además, los viajeros (incluidas las PMR) disfrutarían de más derechos de información y asistencia al realizar un viaje multimodal, y se beneficiarían de un reembolso fácil de los billetes de avión. Los beneficios totales

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

para los viajeros se estiman en 2 187 millones EUR, expresados como valor actual durante el período 2025-2050 con respecto a la hipótesis de referencia, de los cuales 2 165,3 millones EUR corresponden a ahorros de costes generados por las molestias ocasionadas. Estos últimos ahorros se deben al tiempo ahorrado gracias a: la mayor claridad del procedimiento de reembolso (1 679,1 millones EUR), la ventanilla única para las PMR (277,3 millones EUR), el uso de un formulario normalizado a escala de la UE para las solicitudes de reembolso y de indemnización (147 millones EUR), el mecanismo de tramitación de reclamaciones para viajeros multimodales (43,3 millones EUR) y la asistencia a los viajeros con movilidad reducida con billetes multimodales de categoría A (18,6 millones EUR). Además, los viajeros disfrutan de derechos de asistencia en caso de pérdida de conexión durante un viaje multimodal (en particular, el derecho al reembolso y al transporte alternativo, así como el derecho a la atención en forma, por ejemplo, de bebidas, comidas y alojamiento), estimados en 20,1 millones EUR, y del uso de la opción más económica de un organismo de resolución alternativa de litigios (RAL), estimado en 1,6 millones EUR.

Transportistas: se beneficiarán de unos procedimientos más rápidos y eficientes, de una mayor transparencia sobre el cumplimiento por parte de los operadores, de las normas entre empresas con los intermediarios de transporte aéreo al tramitar reembolsos junto a ellos, de una ventaja competitiva gracias a su buena reputación, de investigaciones coordinadas entre países y de una cooperación eficaz entre los organismos nacionales responsables del cumplimiento y los organismos de RAL. Se beneficiarán indirectamente de unas normas más claras sobre responsabilidad en el contexto de los viajes multimodales, así como de la publicación de las evaluaciones de riesgos, ya que esto creará unas condiciones de competencia equitativas en el sector en todos los Estados miembros y hará que los factores de seguimiento sean más transparentes. Además, el ahorro de costes generados por las molestias ocasionadas debido al mecanismo de tramitación de reclamaciones para viajeros multimodales se estima en 35,3 millones EUR para los transportistas, expresados como valor actual durante el período 2025-2050 con respecto a la hipótesis de referencia.

Intermediarios: se beneficiarán de un papel oficial en el proceso de reembolso de los billetes de avión reservados a través de ellos, si el transportista así lo decide y están de acuerdo con ello. Los intermediarios también pueden beneficiarse indirectamente de unas normas más claras sobre responsabilidad en el contexto de los viajes multimodales, en particular cuando informen adecuadamente a los viajeros sobre la naturaleza separada de los billetes que estos intermediarios han combinado y vendido para un viaje multimodal determinado. Además, el ahorro de costes generados por las molestias ocasionadas debido al mecanismo de tramitación de reclamaciones para viajeros multimodales se estima en 24 millones EUR para los intermediarios, expresados como valor actual durante el período 2025-2050 con respecto a la hipótesis de referencia.

Autoridades públicas nacionales: Se calcula que, durante el período 2025-2050, el ahorro de costes recurrentes de cumplimiento para las autoridades públicas nacionales será de 5,9 millones EUR, expresados como valor actual con respecto a la hipótesis de referencia. El ahorro de costes se debe a una forma más sencilla de evaluar que los transportistas y los operadores de terminales cumplen la normativa, sin tener que realizar actividades de seguimiento más exhaustivas y costosas, al uso de formularios de reclamación normalizados que facilitan las actividades de seguimiento y a la disminución prevista del número de asuntos judiciales. Además, se espera que experimenten un ahorro de costes generados por las molestias ocasionadas debido al mecanismo de tramitación de reclamaciones para viajeros multimodales (71,4 millones EUR, expresados como valor actual durante el período 2025-2050 con respecto a la hipótesis de referencia).

Los beneficios totales de la opción de actuación preferida se estiman en 2 323,6 millones EUR, con respecto a la hipótesis de referencia, expresados como valor actual durante el período 2025-2050.

¿Cuáles son los costes de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?

Los costes totales del paquete de medidas preferido se estiman en 575,2 millones EUR además de la hipótesis de referencia durante el período 2025-2050, expresados como valor actual.

Para los ***transportistas***, los costes totales se estiman en 144,5 millones EUR, expresados como valor actual durante el período 2025-2050 con respecto a la hipótesis de referencia, de los cuales 51,2 millones EUR corresponden a gastos de ajuste y 93,3 millones EUR a gastos administrativos. La mayor parte de los gastos de ajuste se debe al derecho al reembolso o al transporte alternativo, al derecho a la atención y al derecho a la asistencia a las PMR para los viajeros con un contrato de transporte único (categoría A), y a la necesidad de establecer el sistema que proporciona información en tiempo real a los viajeros para las categorías de billetes multimodales A (contratos de transporte

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

únicos) y B (billetes separados agrupados por intermediarios). Los gastos administrativos se deben en gran medida a la obligación de informar, tras el establecimiento de normas de calidad del servicio y de un sistema de gestión de la calidad.

Para los operadores de terminales, los costes totales se estiman en 321,9 millones EUR, expresados como valor actual durante el período 2025-2050 con respecto a la hipótesis de referencia, de los cuales 319,5 millones EUR corresponden a gastos de ajuste y 2,3 millones EUR a gastos administrativos. El requisito de establecer una «ventanilla única» para las PMR en los centros multimodales representa una gran parte de los gastos de ajuste (316,5 millones EUR), mientras que los gastos administrativos se deben a la obligación de informar sobre los resultados, tras el establecimiento de normas de calidad del servicio y de un sistema de gestión de la calidad.

Para los intermediarios, los costes totales se estiman en 75,2 millones EUR, de los cuales 17,8 millones EUR corresponden a gastos de ajuste y 57,5 millones EUR a gastos administrativos. Los gastos administrativos se deben principalmente a la necesidad de cambiar los sistemas de información para informar a los viajeros sobre el proceso de reembolso. Las agencias de reclamaciones pueden sufrir pérdidas, estimadas en 1,6 millones EUR, debido al uso de la opción más económica de un organismo de RAL.

Para las autoridades públicas nacionales, los costes totales se estiman en 32 millones EUR, de los cuales 30,6 millones EUR corresponden a costes de cumplimiento, 1,4 millones EUR a gastos administrativos y 0,02 millones EUR a gastos de ajuste.

¿Cuáles son las repercusiones para las pymes y la competitividad?

Los efectos del paquete de medidas preferido afectarán a las empresas más grandes y pequeñas, y es probable que las pymes también se vean afectadas significativamente debido a su tamaño y a sus limitaciones de recursos. Este es el caso, en particular, de los proveedores intermediarios de billetes y de los pequeños operadores de transporte, como los operadores de autobuses y autocares y de transporte por vías navegables. En este contexto, se ha incluido una exención para las pymes de una medida estratégica que supondría unos costes especialmente elevados para estas [es decir, proporcionar información en tiempo real a los viajeros para las categorías de billetes multimodales A (contratos de transporte únicos) y B (billetes separados agrupados por intermediarios)].

¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?

El paquete de medidas preferido permite mejorar la aplicación y el respeto de los derechos de los viajeros, haciendo que el trabajo de las autoridades nacionales sea más eficiente. Informar a los viajeros sobre la posibilidad de presentar reclamaciones de reembolso e indemnización ante un organismo de RAL ahorrará gastos administrativos para los tribunales, debido a la disminución de los litigios y, por tanto, habrá una reducción de los gastos procesales. Los costes totales para las autoridades públicas nacionales se estiman en 32 millones EUR, mientras que el ahorro de costes se estima en 77,3 millones EUR, lo que dará lugar a beneficios netos de 45,3 millones EUR, expresados como valor actual durante el período 2025-2050 con respecto a la hipótesis de referencia.

¿Habrá otras repercusiones significativas?

El paquete de medidas preferido tendrá algunas repercusiones sociales: si bien el impacto en el empleo será marginal, los beneficios relacionados con los derechos fundamentales se materializarían en un mayor nivel de protección de los consumidores, también para las PMR (por ejemplo, el establecimiento de ventanillas únicas para las PMR en centros multimodales). También se espera que el paquete de medidas preferido tenga algunos impactos medioambientales positivos; hará que la movilidad con soluciones de transporte colectivo sea más atractiva y puede contribuir a que las personas opten por utilizar menos vehículos individuales, lo que puede tener un impacto positivo en términos de reducción de las emisiones de CO_2 y otras emisiones contaminantes, así como en la congestión.

Proporcionalidad

El paquete de medidas preferido no excede lo necesario para alcanzar el objetivo político general de garantizar el correcto funcionamiento del mercado único del transporte de viajeros y alcanzar un nivel elevado de protección de los consumidores en los viajes.

D. Seguimiento

¿Cuándo se revisará la política?

La política se revisará tras un plazo adecuado a partir de la adopción de la propuesta. Será necesario

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

un tiempo para que las medidas estratégicas entren en vigor y generen un impacto; la Comisión dispondrá de una base sólida para supervisar una ejecución efectiva mediante el control del cumplimiento y la presentación de informes por parte de los organismos nacionales responsables del cumplimiento. A menos que se planteen problemas de ejecución, el plazo no será inferior a cinco años a partir de la entrada en vigor del acto jurídico.

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

ESTRUTURA DO BOLETÍN OFICIAL DO PARLAMENTO DE GALICIA

1. PROCEDEMENTOS PARLAMENTARIOS

1.1. PROCEDEMENTOS DE NATUREZA NORMATIVA

1.1.1. NORMAS APROBADAS

1.1.2. PROPOSTAS DE NORMAS

1.2. PROCEDEMENTOS ESPECIAIS DE CARÁCTER INSTITUCIONAL

1.2.1. INVESTIDURA

1.2.2. MOCIÓN DE CENSURA

1.2.3. CUESTIÓN DE CONFIANZA

1.3. PROCEDEMENTOS DE CONTROL E IMPULSO

1.3.1. CONTROL SOBRE AS DISPOSICIÓNS DA XUNTA CON FORZA DE LEI

1.3.2. COMUNICACIÓNS DA XUNTA DE GALICIA

1.3.3. EXAME DE PROGRAMAS E PLANS

1.3.4. ACORDOS, RESOLUCIÓNS OU PROPOSTAS DE COMISIÓNS ESPECIAIS OU DE INVESTIGACIÓN

1.3.5. MOCIÓNS

1.3.6. PROPOSICIÓNS NON DE LEI

1.3.7. OUTRAS PROPOSTAS DE RESOLUCIÓN E ACORDOS

1.3.8. PROCEDEMENTOS DE CONTROL ECONÓMICO E ORZAMENTARIO

1.4. PROCEDEMENTOS DE INFORMACIÓN

1.4.1. INFORMACIÓNS REMITIDAS POLA XUNTA DE GALICIA

1.4.2. SOLICITUDES DE COMPARECENCIA

1.4.3. INTERPELACIÓNS

1.4.4. PREGUNTAS

1.4.5. RESPOSTAS A PREGUNTAS

1.4.6. SOLICITUDES DE DATOS, INFORMES E DOCUMENTOS DE DEPUTADOS E DE COMISIÓNS

1.4.7. RECONVERSIÓNS POR FINALIZACIÓN DO PERÍODO DE SESIÓNS

1.5. PROCEDEMENTOS RELATIVOS A OUTRAS INSTITUCIÓNS E ÓRGANOS

1.6. PROCEDEMENTOS DE ELECCIÓN, DESIGNACIÓN E PROPOSTA DE NOMEAMENTO

1.7. PROCEDEMENTOS RELATIVOS AO DEREITO DE PETICIÓN

2. ELECCIÓN E COMPOSICIÓN DO PARLAMENTO, RÉXIME E GOBERNO INTERIOR, ORGANIZACIÓN E FUNCIONAMENTO

2.1. ELECCIÓN DO PARLAMENTO

2.2. COMPOSICIÓN DO PARLAMENTO E DOS SEUS ÓRGANOS

2.3. RÉXIME E GOBERNO INTERIOR

2.4. ORGANIZACIÓN E FUNCIONAMENTO DO PARLAMENTO

3. ADMINISTRACIÓN DO PARLAMENTO DE GALICIA

4. INFORMACIÓNS E CORRECCIÓNS DE ERROS

4.1. INFORMACIÓNS

4.2. CORRECCIÓNS DE ERROS

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación: https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/

PARLAMENTO
DE GALICIA

BOLETÍN OFICIAL DO
PARLAMENTO DE GALICIA

Edición e subscricións:
Servizo de Publicacións do Parlamento de Galicia. Hórreo, 63. 15702. Santiago de Compostela.
Telf. 981 55 13 00. Fax. 981 55 14 25
Dep. Leg. C-155-1982. ISSN 1133-2727

CSV: BOPGDSPG-f7sJFW6WQ-0
Verificación:
https://sede.parlamentodegalicia.gal/tramites/csv/