

Bruxelles, le 13.12.2023
C(2023) 8556 final

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 13.12.2023

relative au financement des actions relevant des prérogatives de la Commission et de ses compétences spécifiques dans le domaine des transports: Activités de soutien à la politique européenne des transports, à la sûreté des transports et aux droits des passagers, y compris les activités de communication et l'adoption du programme de travail pour 2024

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 13.12.2023

relative au financement des actions relevant des prérogatives de la Commission et de ses compétences spécifiques dans le domaine des transports: Activités de soutien à la politique européenne des transports, à la sûreté des transports et aux droits des passagers, y compris les activités de communication et l'adoption du programme de travail pour 2024

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil du 18 juillet 2018 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union, modifiant les règlements (UE) n° 1296/2013, (UE) n° 1301/2013, (UE) n° 1303/2013, (UE) n° 1304/2013, (UE) n° 1309/2013, (UE) n° 1316/2013, (UE) n° 223/2014, (UE) n° 283/2014 et la décision n° 541/2014/UE, et abrogeant le règlement (UE, Euratom) n° 966/2012¹, et notamment son article 58, paragraphe 2, point d), et son article 110,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 58, paragraphe 2, point d), du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, afin d'assurer l'exécution des actions financées dans le cadre des prérogatives de la Commission et de ses compétences spécifiques dans le domaine des transports en vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, il est nécessaire d'adopter une décision de financement annuelle, qui constitue le programme de travail annuel pour l'année 2024.
- (2) L'assistance envisagée doit respecter les conditions et procédures établies par les mesures restrictives² adoptées conformément à l'article 215 du TFUE.
- (3) Le programme de travail devrait contribuer à intégrer les questions relatives au climat comme le prévoit la communication de la Commission intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»³ et conformément à l'accord interinstitutionnel du 16 décembre 2020 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission européenne sur la discipline budgétaire, la coopération en matière budgétaire et la bonne gestion financière, ainsi que sur de nouvelles ressources propres, comportant une feuille de route en vue de la mise en place de nouvelles ressources propres⁴.
- (4) Il convient d'autoriser l'octroi de subventions sans appel à propositions et de prévoir les conditions d'octroi de ces subventions.
- (5) Conformément à l'article 62, paragraphe 1, premier alinéa, point c), du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, le programme sera mis en œuvre en gestion indirecte.

¹ JO L 193 du 30.7.2018, p. 1.

² Voir www.sanctionsmap.eu. Veuillez noter que la carte des sanctions est un outil informatique permettant de déterminer les régimes de sanctions. Les sanctions résultent d'actes législatifs publiés au Journal officiel (JO). En cas de divergence, le JO fait foi.

³ COM(2019) 640 final du 11 décembre 2019.

⁴ JO L 433I du 22.12.2020, p. 28.

- (6) La Commission doit assurer un niveau de protection des intérêts financiers de l'Union en ce qui concerne les entités et les personnes chargées de l'exécution des fonds de l'Union en gestion indirecte, conformément à l'article 154, paragraphe 3, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046. À cette fin, les systèmes et les procédures de ces entités et de ces personnes doivent faire l'objet d'une évaluation conformément à l'article 154, paragraphe 4, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046⁵ et, si nécessaire, de mesures de surveillance appropriées conformément à l'article 154, paragraphe 5, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 avant qu'une convention de contribution puisse être signée.
- (7) Il convient de permettre le paiement d'intérêts de retard sur la base de l'article 116, paragraphe 5, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046.
- (8) Pour permettre une certaine flexibilité dans la mise en œuvre du programme de travail, il y a lieu de déterminer les modifications qui ne devraient pas être considérées comme substantielles aux fins de l'article 110, paragraphe 5, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046,

DÉCIDE:

Article premier
Le programme de travail

La décision de financement annuelle, qui constitue le programme de travail annuel pour la mise en œuvre des *Activités de soutien à la politique européenne des transports, à la sûreté des transports et aux droits des passagers, y compris les activités de communication* pour 2024, telle qu'elle figure en annexe, est adoptée.

Article 2
Contribution de l'Union

Le montant maximal de la contribution de l'Union destinée à la mise en œuvre du programme pour 2024 est fixé à 14 721 660 EUR, à financer par les crédits inscrits sur la ligne budgétaire 02 20 04 01 – *Activités de soutien à la politique européenne des transports, à la sûreté des transports et aux droits des passagers, y compris les activités de communication* du budget général de l'Union.

Les crédits prévus au premier alinéa peuvent également couvrir les intérêts de retard.

La mise en œuvre de la présente décision est subordonnée à la disponibilité des crédits qui sont prévus dans le projet de budget général de l'Union pour 2024, après l'adoption de celui-ci par l'autorité budgétaire, ou qui sont prévus par le régime des douzièmes provisoires.

Article 3
Modes d'exécution et entités ou personnes chargées de l'exécution

L'exécution des actions menées en gestion indirecte, telles qu'exposées dans l'annexe, peut être confiée aux entités ou aux personnes mentionnées ou sélectionnées conformément aux critères fixés au point 4 de ladite annexe.

⁵À l'exception des cas prévus à l'article 154, paragraphe 6, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, pour lesquels la Commission peut décider de ne pas exiger une évaluation ex ante.

Article 4
Clause de flexibilité

Les modifications cumulées des dotations en faveur d'actions spécifiques ne dépassant pas 20 % du montant maximal de la contribution de l'Union fixé à l'article 2, premier alinéa, de la présente décision, ne sont pas considérées comme substantielles aux fins de l'article 110, paragraphe 5, du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, lorsqu'elles n'ont pas d'incidence significative sur la nature des actions ni sur l'objectif du programme de travail. L'augmentation du montant maximal de la contribution de l'Union fixé à l'article 2, premier alinéa, de la présente décision ne peut pas dépasser 20 %.

L'ordonnateur compétent peut appliquer les modifications visées au premier alinéa. Ces modifications sont appliquées dans le respect des principes de bonne gestion financière et de proportionnalité.

Article 5
Subventions

Des subventions peuvent être octroyées sans appel à propositions dans les conditions précisées en annexe. Des subventions peuvent être octroyées aux organismes mentionnés en annexe.

Fait à Bruxelles, le 13.12.2023

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission

FR

ANNEXE

de la

DÉCISION DE LA COMMISSION

relative au financement des actions relevant des prérogatives de la Commission et de ses compétences spécifiques dans le domaine des transports: Activités de soutien à la politique européenne des transports, à la sûreté des transports et aux droits des passagers, y compris les activités de communication et l'adoption du programme de travail pour 2024

1. Introduction

Compte tenu des objectifs figurant dans les commentaires budgétaires, le présent programme de travail comporte les actions à financer et la ventilation budgétaire pour l'année 2024, comme suit:

- a) pour les subventions (exécutées en gestion directe) (point 2),
- c) pour les marchés (exécutés en gestion directe) (point 3),
- d) pour les actions exécutées en gestion indirecte (point 4),
- e) pour d'autres actions ou dépenses (point 5).

Base juridique

Article 58, paragraphe 2, point d), du règlement (UE, Euratom) 2018/1046.

Ligne budgétaire

02 20 04 01 – Activités de soutien à la politique européenne des transports et aux droits des passagers, y compris les activités de communication – 14 721 660 EUR.

Objectifs poursuivis

Ce crédit est destiné à couvrir les dépenses supportées par la Commission pour la collecte et le traitement des informations nécessaires à l'analyse, à la définition, à la promotion, au suivi, à l'évaluation et à la mise en œuvre des mesures et des réglementations nécessaires afin d'aligner la politique européenne des transports sur les objectifs du pacte vert pour l'Europe tels que définis par la Commission dans sa stratégie de mobilité durable et intelligente¹ et de renforcer la sécurité et la sûreté des transports terrestres, aériens et maritimes, y compris l'extension aux pays tiers, l'assistance technique et la formation spécifique.

Les objectifs principaux de ce programme de travail sont le développement et la mise en œuvre des règles qui permettront de mettre en place un système de mobilité durable, intelligent et résilient et, notamment, qui: - réduira de 90 % les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports d'ici à 2050, - mettra en place un cadre qui permettra la transition du secteur des

¹ COM (2020) 789 final, «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir»

transports pour en faire un secteur plus efficace et plus intelligent, - garantira les normes les plus élevées en matière de sécurité et de sûreté dans les transports européens - créera un système de mobilité équitable et juste pour tous.

Les activités de soutien comprennent des études, des consultations, des évaluations et des analyses d'impact, le développement et la maintenance d'outils informatiques et de bases de données, des réunions d'experts, des actions d'information et de communication, y compris des campagnes de communication, des conférences et des événements.

Ce crédit couvre également les dépenses encourues pour la création et le fonctionnement d'un corps d'inspecteurs chargés de vérifier le respect des exigences imposées par la législation de l'Union en matière de sûreté des aéroports, des ports et des installations portuaires dans les États membres, avec extension aux pays tiers, et des navires battant pavillon d'un État membre.

Résultats attendus

Dans le cadre des prérogatives de la Commission et de ses compétences spécifiques dans le domaine des transports, en vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ce crédit est destiné à financer les activités nécessaires à l'analyse, à la définition, à la promotion, au suivi, à l'évaluation et à la mise en œuvre de la politique des transports de l'Union, pour tous les modes de transport (route, air, mer et voies de navigation intérieures). Les principales actions sont destinées à soutenir la politique des transports de l'Union, y compris son extension aux pays tiers, et à l'aligner sur l'objectif du pacte vert pour l'Europe visant à rendre l'Union européenne neutre en carbone d'ici à 2050. En particulier, les actions financées au titre de ce crédit devraient favoriser l'obtention des résultats suivants: - rendre le secteur européen de la mobilité plus durable, - contribuer à un transport multimodal fluide de passagers et à un transport de marchandises sans support papier - renforcer les investissements dans le secteur des transports afin de construire un marché unique solide et résilient.

Ce crédit couvre tous les secteurs du transport, et notamment la sécurité des transports, le marché intérieur des transports, l'optimisation du réseau de transport, la multimodalité, la logistique, les droits et la protection des passagers, l'utilisation de carburants de substitution, l'acquisition de véhicules propres et la mobilité urbaine, les aspects sociaux et liés à la problématique hommes-femmes, ainsi que la sécurité et la protection des usagers des transports.

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité:

Les actions figurant dans le présent programme de travail contribuent à l'intégration des questions liées au climat en œuvrant à la réalisation de l'objectif fixé dans la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission, à savoir une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports d'ici à 2050.

2. *Subventions*

L'enveloppe budgétaire globale réservée aux subventions au titre du présent programme de travail s'élève à 975 000 EUR.

2.1 **Lancement de la deuxième phase des spécifications du futur système de communications mobiles ferroviaires (FRMCS) par les organisations européennes de normalisation (OEN)**

Type de demandeurs visé par l'attribution directe

Subvention octroyée sans appel à propositions à des organismes en raison de leur compétence technique et de leur degré élevé de spécialisation, article 195, premier alinéa, point f), du règlement (UE, Euratom) 2018/1046

La décision d'octroyer directement la subvention aux organisations européennes de normalisation (OEN) est fondée sur l'article 15, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1025/2012, qui autorise le financement des OEN pour l'élaboration et la révision de publications en matière de normalisation européenne, appropriées et nécessaires pour étayer la législation et les politiques de l'Union. Ces organisations adoptent les normes européennes nécessaires au fonctionnement du marché intérieur et à l'efficacité de la normalisation au sein de l'Union.

Description des activités à financer par la subvention octroyée sans appel à propositions sur la base de l'article 195 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, ainsi que des objectifs poursuivis et des résultats escomptés

Le règlement (UE) n° 1025/2012 établit le cadre de la normalisation européenne et permet à la Commission de demander aux organisations européennes de normalisation d'élaborer une norme européenne ou une publication en matière de normalisation européenne touchant aux services.

Cette subvention soutiendra le lancement de la deuxième phase des spécifications techniques du futur système de communications mobiles ferroviaires (FRMCS). Les spécifications seront référencées dans la révision du règlement (UE) 2016/919 de la Commission du 27 mai 2016 relatif aux spécifications techniques d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» (STI CCS)². Elles s'appuieront sur les spécifications établies lors de la première phase et sur l'expérience acquise au cours des essais industriels du FRMCS.

Les travaux seront coordonnés avec l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) et le projet de partenariat de 3^e génération (3GPP).

Cette action évitera de devoir réinvestir ultérieurement dans la mise à niveau ou le remaniement des solutions déployées par le FRMCS pour satisfaire aux STI CCS.

Mise en œuvre

Direction générale de la mobilité et des transports

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

L'action contribuera à maintenir les activités ferroviaires dans l'UE et à permettre l'augmentation de la capacité de l'infrastructure ferroviaire existante, afin de passer d'un mode de transport moins durable à un mode de transport plus durable.

2.2 Convention-cadre de partenariat avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le cadre du protocole de coopération UE-OACI

Type de demandeurs visé par l'attribution directe

² JO L 158 du 15.6.2016, p. 1.

Subvention octroyée sans appel à propositions au bénéfice d'organismes se trouvant dans une situation de monopole de droit ou de fait, en application de l'article 195, premier alinéa, point c), du règlement (UE, Euratom) 2018/1046

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) constitue un forum mondial pour l'aviation civile internationale. Le renouvellement de la convention-cadre de partenariat (CCP) sous la forme d'une subvention est nécessaire pour poursuivre la mise en œuvre des activités définies dans le protocole de coopération entre l'UE et l'OACI.

Description des activités à financer par la ou les subvention(s) spécifique(s) directement octroyée(s) au titre d'un partenariat-cadre, ainsi que des objectifs poursuivis et des résultats escomptés

La décision 2012/243/UE du Conseil du 8 mars 2012 concernant la conclusion d'un protocole de coopération entre l'Union européenne et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) fournit un cadre de coopération renforcée et fixe les règles de procédure y afférentes. Ce protocole concerne des domaines de l'aviation dans lesquels tant l'UE que l'OACI ont des responsabilités, telles que la sécurité, l'environnement, la gestion du trafic aérien et la sûreté de l'aviation. La coopération renforcée avec l'OACI reflète l'importance du rôle que les systèmes régionaux d'aviation, tels que l'UE, jouent dans le développement de l'aviation internationale, et aide l'UE à faire progresser le programme mondial conformément à ses priorités politiques.

Une convention-cadre de partenariat (CCP) d'une durée de trois ans a été signée en 2021 entre la Commission et l'OACI pour la période 2021-2023 afin de couvrir la mise en œuvre des activités définies dans le protocole de coopération UE-OACI, telles que le financement d'experts de l'OACI et de projets d'assistance technique au titre du règlement 2111/2005/CE. La CCP doit être renouvelée en 2024 pour la période 2024-2028 afin de poursuivre la mise en œuvre des activités du protocole de coopération.

Mise en œuvre

Direction générale de la mobilité et des transports

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

Grâce à sa coopération renforcée avec l'OACI, l'Union est en mesure de donner la priorité aux initiatives visant à décarboner l'aviation conformément à l'objectif de parvenir à zéro émission nette d'ici à 2050 et de veiller à ce que les priorités européennes en matière de climat soient prises en considération au niveau mondial. L'UE veille également à ce que les priorités européennes en matière de climat dans d'autres domaines importants soient prises en considération au niveau mondial.

2.3 Subvention à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le cadre de la convention-cadre de partenariat UE-OACI

Type de demandeurs visé par l'attribution directe

Subvention octroyée sans appel à propositions au bénéfice d'organismes se trouvant dans une situation de monopole de droit ou de fait, en application de l'article 195, premier alinéa, point c), du règlement (UE, Euratom) 2018/1046

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) constitue un forum mondial pour l'aviation civile internationale. La subvention accordée à l'OACI garantira la contribution de l'UE à la politique aéronautique au niveau mondial.

Description des activités à financer par les subventions spécifiques directement octroyées au titre d'un partenariat-cadre, ainsi que des objectifs poursuivis et des résultats escomptés

Cette subvention prend la forme d'une convention de subvention spécifique au titre de la convention-cadre de partenariat qui doit être signée entre la Commission et l'OACI pour la période 2024-2028, conformément aux objectifs et procédures prévus par le protocole de coopération entre l'UE et l'OACI (décision n° 2012/243/UE de la Commission du 8 mars 2012).

La subvention financera une série d'actions, telles que le financement d'experts de l'OACI dans des domaines présentant un intérêt majeur pour l'UE, notamment dans l'élaboration des normes (sécurité, ATM, sûreté) et des politiques (protection de l'environnement).

Des activités de collaboration peuvent être menées dans les autres domaines couverts par le protocole de coopération et ses annexes, à la suite d'un processus de prise en compte et de décision commune.

Mise en œuvre

Direction générale de la mobilité et des transports

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

Grâce à la coopération renforcée avec l'OACI, l'Union sera en mesure de donner la priorité aux initiatives visant à limiter l'impact environnemental de l'aviation et de veiller à ce que les priorités européennes en matière de climat soient prises en considération au niveau mondial.

2.4 Subvention à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour l'embauche d'un expert européen en sûreté dans le cadre de la convention-cadre de partenariat UE-OACI

Type de demandeurs visé par l'attribution directe

Subvention octroyée sans appel à propositions au bénéfice d'organismes se trouvant dans une situation de monopole de droit ou de fait, en application de l'article 195, premier alinéa, point c), du règlement (UE, Euratom) 2018/1046

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) constitue un forum mondial pour l'aviation civile internationale. La subvention accordée à l'OACI garantira la contribution de l'Union à la politique aéronautique au niveau mondial.

Description des activités à financer par les subventions spécifiques directement octroyées au titre d'un partenariat-cadre, ainsi que des objectifs poursuivis et des résultats escomptés

Cette subvention prend la forme d'une convention de subvention spécifique au titre de la convention-cadre de partenariat signée entre la Commission et l'OACI pour la période 2024-2028, conformément aux objectifs et procédures prévus par le protocole de coopération entre l'UE et l'OACI (décision n° 2012/243/UE de la Commission du 8 mars 2012).

Cette convention de subvention spécifique financera le détachement d'un expert de l'UE en matière de sûreté de l'aviation au sein de l'OACI, qui aidera le Secrétariat de l'OACI dans la

mise en œuvre du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), conformément aux principes fondamentaux et aux priorités de ce plan:

- le renforcement de la sensibilisation et de la réponse au risque;
- le développement d'une culture de sûreté et de capacités humaines en sûreté;
- l'amélioration des ressources technologiques et de l'innovation;
- le renforcement de la supervision et de l'assurance de la qualité;
- l'accroissement de la coopération et du soutien.

Une expertise sera nécessaire particulièrement dans les domaines de la sûreté des passagers, du fret aérien et du courrier. L'expert aura notamment pour tâche de mettre au point:

- des mesures préventives appropriées, notamment une inspection/un filtrage renforcé des passagers, des marchandises et du courrier, des contrôles réglementaires appropriés des passagers, des marchandises, de la chaîne d'approvisionnement et des prestataires de services, ainsi que des lignes directrices pour la sélection et la formation des personnes mettant en œuvre les mesures de sécurité;
- des solutions permettant d'utiliser des informations anticipées sur les marchandises afin de renforcer les processus de sûreté de l'aviation dans un cadre de gestion des risques;
- des mesures communes à appliquer au fret transporté sur l'ensemble des avions de transport de marchandises et de passagers;
- des relations stratégiques avec d'autres organisations et l'alignement des dispositions réglementaires;
- des moyens d'aider les États membres de l'OACI à mettre en œuvre le GASeP;
- la diffusion de l'information en matière de bonnes pratiques;
- un soutien technique aux activités d'assistance menées et coordonnées par l'OACI.

Mise en œuvre

Direction générale de la mobilité et des transports

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

Sans objet car l'action est axée sur la sûreté de l'aviation.

2.5 Normalisation, par le Comité européen de normalisation (CEN), des essais de feux de jet, de feux de nappe et d'encrassement pour la poudre chimique sèche utilisée dans les dispositifs fixes d'extinction de l'incendie

Type de demandeurs visé par l'attribution directe

Subvention octroyée sans appel à propositions à des organismes en raison de leur compétence technique et de leur degré élevé de spécialisation, article 195, premier alinéa, point f), du règlement (UE, Euratom) 2018/1046.

La décision d'octroyer directement la subvention au Comité européen de normalisation (CEN), étant donné qu'il fait partie des organisations européennes de normalisation (OEN), est fondée sur l'article 15, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1025/2012, qui autorise le financement des OEN pour l'élaboration et la révision de publications en matière de normalisation européenne, appropriées et nécessaires pour étayer la législation et les politiques de l'Union. Ces organisations adoptent les normes européennes nécessaires au fonctionnement du marché intérieur et à l'efficacité de la normalisation au sein de l'Union.

Description des activités à financer par la subvention octroyée sans appel à propositions sur la base de l'article 195 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046, ainsi que des objectifs poursuivis et des résultats escomptés

Le règlement (UE) n° 1025/2012 établit le cadre de la normalisation européenne et permet à la Commission de demander aux organisations européennes de normalisation d'élaborer une norme européenne ou une publication en matière de normalisation européenne touchant aux services.

Cette subvention aidera le Comité européen de normalisation (CEN) à élaborer des normes pour les essais de feux de jet, de feux de nappe et d'encrassement pour la poudre chimique sèche utilisée dans les systèmes fixes d'extinction d'incendie. L'élaboration de ces normes d'essai est nécessaire pour prévenir les incendies à bord des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac, compte tenu notamment du nombre croissant de navires utilisant du gaz comme combustible.

Mise en œuvre

Direction générale de la mobilité et des transports

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

La mise en place de normes de sécurité visant à prévenir les incendies à bord des navires alimentés au gaz contribuera à réduire l'impact du secteur des transports sur l'écosystème marin, et donc à protéger la biodiversité marine.

3. *Marchés publics*

L'enveloppe budgétaire globale réservée à la passation de marchés en 2024 s'élève à 12 326 660 EUR.

3.1 **Activités de soutien à la politique européenne des transports, à la sûreté des transports et aux droits des passagers, y compris aux activités de communication**

Description générale des marchés envisagés, objectifs poursuivis et résultats escomptés

Les contrats envisagés soutiendront la mise en œuvre de la politique des transports et contribueront à la réalisation des objectifs fixés dans la stratégie de mobilité durable et intelligente et dans le pacte vert pour l'Europe, en fournissant une analyse de la législation existante et future, en assurant la mise en place et la maintenance des systèmes informatiques nécessaires pour recueillir des données et rendre compte de la mise en œuvre, ainsi que pour sensibiliser et promouvoir des transports sûrs, intelligents et durables dans le contexte des transitions écologique et numérique. Ces contrats comprendront les éléments suivants:

- services de conseil, enquêtes et études, y compris évaluations et analyses d'impact
- conférences et activités de communication
- traduction de documents relatifs aux transports
- développement et maintenance de systèmes informatiques opérationnels
- publications
- contrat-cadre pour l'assistance juridique, socio-économique et technique dans le domaine des transports

Mise en œuvre

Direction générale de la mobilité et des transports, en accord avec d'autres directions générales, telles que la Direction générale de la traduction, le Centre commun de recherche, la direction générale de l'informatique et l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», le cas échéant.

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

Ces activités contribueront à l'intégration des questions liées au climat en œuvrant à la réalisation de l'objectif fixé dans la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission, à savoir une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports d'ici à 2050.

4. Actions exécutées en gestion indirecte

L'enveloppe budgétaire globale réservée aux actions exécutées en gestion indirecte en 2024 s'élève à 650 000 EUR.

4.1 Projets de prévention et d'assistance technique dans le cadre du règlement (CE) n° 2111/2005

Entité chargée de l'exécution

L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) est une agence décentralisée relevant de l'article 70 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 et peut donc se voir confier des tâches d'exécution budgétaire en vertu de l'article 62, paragraphe 1, premier alinéa, point c) iv), dudit règlement.

Description, objectifs poursuivis et résultats escomptés

Aux termes des articles 3 à 5 du règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission peut imposer à des transporteurs aériens de pays tiers l'interdiction totale ou des limitations de leur activité à destination de l'UE. Dans ce contexte, et conformément à l'article 3, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission, la Commission, l'AESA et des experts des États membres peuvent effectuer des missions d'évaluation pour vérifier sur place que les transporteurs aériens et/ou les autorités nationales de l'aviation civile responsables de la surveillance des transporteurs aériens respectent les normes de sécurité internationales applicables.

Cette action couvrira l'assistance technique nécessaire à la mise en œuvre des mesures correctives requises pour remédier aux manquements en matière de sécurité appelant une action dans les plus brefs délais au sein d'une autorité de surveillance qui ont abouti ou pourraient aboutir à une interdiction ou à des restrictions d'exploitation au sein de l'UE, ainsi que l'élaboration de mesures préventives lorsqu'il existe plusieurs éléments susceptibles d'entraîner une interdiction ou des restrictions d'exploitation au sein de l'UE pour un ou plusieurs transporteurs relevant de la responsabilité d'une autorité. L'action cible les lacunes les plus importantes en matière de sécurité des autorités de l'aviation civile concernées dans des domaines particuliers, généralement ceux déjà recensés lors des audits de sécurité d'organisations internationales, telles que l'OACI.

L'action consistera principalement à organiser des cours de formation sur place à l'intention des autorités de surveillance et du personnel des compagnies aériennes, et à fournir des conseils sur: - la réorganisation de l'autorité; - l'amélioration de la qualification de son personnel chargé de l'aviation civile; - l'examen de la méthodologie et des pratiques utilisées pour la fonction de supervision; et - l'amélioration des normes de sécurité utilisées par l'autorité. La Commission

sélectionnera les pays cibles et les missions seront effectuées par des experts internes et externes de l'AESA. Les missions consisteront en une combinaison d'analyses documentaires et de visites sur place visant à évaluer la capacité de surveillance de la sécurité, à fournir une assistance technique et à formuler des recommandations en vue d'améliorer la surveillance de la sécurité.

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

Sans objet car l'action est axée sur les risques pour la sécurité.

4.2 Soutien technique aux activités de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (SESAR)

Entité chargée de l'exécution

L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) est une agence décentralisée relevant de l'article 70 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 et peut donc se voir confier des tâches d'exécution budgétaire en vertu de l'article 62, paragraphe 1, premier alinéa, point c) iv), dudit règlement.

Description, objectifs poursuivis et résultats escomptés

La Commission est tenue de veiller à ce que les travaux des entités liées à SESAR, telles que l'entreprise commune SESAR 3, le gestionnaire du déploiement et le gestionnaire de réseau SESAR, ainsi que d'autres groupes de travail, soient alignés sur les objectifs stratégiques de l'UE. En raison de la nature technique et du volume élevé des documents soumis par les entités, la Commission a besoin d'une expertise technique complémentaire afin de les évaluer, en particulier dans le domaine de la sécurité et de l'interopérabilité.

L'AESA fournira un soutien externe indépendant pour l'examen des documents SESAR. En tant qu'agence de régulation de l'Union, l'AESA a accès aux entités liées à SESAR et aux parties prenantes opérationnelles concernées, et son statut garantit l'indépendance de son soutien et l'absence de conflits d'intérêts. En outre, l'AESA dispose de l'expertise nécessaire pour évaluer ces documents en raison de ses compétences dans les domaines de la gestion du trafic aérien (ATM), de l'innovation technologique et de la conformité de l'équipement au sol.

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

L'évaluation approfondie des travaux réalisés par les entités liées à SESAR garantira la poursuite des objectifs fixés par l'Union pour un secteur de l'aviation plus durable.

4.3 Études à l'appui de la numérisation du système ferroviaire

Entité chargée de l'exécution

L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE) est une agence décentralisée relevant de l'article 70 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 et peut donc se voir confier des tâches d'exécution budgétaire en vertu de l'article 62, paragraphe 1, premier alinéa, point c) iv), dudit règlement.

Description, objectifs poursuivis et résultats escomptés

Les études commandées à l'AFE analyseront les avantages potentiels de l'inclusion de la numérisation dans le cadre réglementaire ferroviaire pour soutenir les opérations du système ferroviaire menées par l'AFE et l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», qui couvrent le transport ferroviaire urbain et le fret numérique.

Les résultats de ces études pourraient donner lieu à des propositions législatives sur les aspects suivants: - normes et spécifications techniques en vue de créer des synergies entre rail lourd et rail urbain; - harmonisation des communications opérationnelles et liées à la sécurité (dialogues structurés, glossaire commun, terminologie de l'AFE, données liées) couvertes par des applications télématiques et développées conformément aux règles d'exploitation de l'UE; - disponibilité, ouverture et utilisation des données publiées par les parties prenantes du secteur ferroviaire (par exemple, des informations en temps réel relatives aux mouvements des trains et des wagons ou des informations relatives à l'infrastructure et à l'utilisation des services de transport).

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

Cette action contribuera à la fois à la numérisation du transport ferroviaire et à l'amélioration de son efficacité et de sa durabilité, dans le contexte des transitions écologique et numérique.

5. *Autres actions ou dépenses*

5.1 **Visites d'évaluation sur place dans les États figurant dans la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union dans le cadre du règlement (CE) n° 2111/2005**

Montant

50 000 EUR

Description, objectifs poursuivis et résultats escomptés

Conformément au règlement (CE) n° 2111/2005, la Commission peut imposer, ou lever, une interdiction totale ou une limitation partielle des services exploités par des transporteurs aériens de pays tiers à destination de l'Union. Dans ce contexte, et conformément au règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission (article 3, paragraphe 4) et aux règlements d'exécution (UE) de la Commission modifiant le règlement (CE) n° 474/2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'Union, des experts de la Commission, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESAs) et des États membres peuvent effectuer des missions d'évaluation pour vérifier sur place que les transporteurs aériens et/ou les autorités nationales de l'aviation civile responsables de la surveillance des transporteurs aériens respectent les normes de sécurité internationales applicables.

L'objectif premier des visites d'évaluation sur place de l'UE est d'évaluer si les transporteurs aériens et/ou les autorités nationales de l'aviation civile responsables de la surveillance des transporteurs aériens respectent les normes de sécurité internationales applicables (celles figurant principalement dans la convention de Chicago et ses annexes et, le cas échéant, celles énoncées dans le droit de l'Union applicable), compte tenu de la capacité et/ou de la volonté des transporteurs aériens concernés et/ou des autorités compétentes responsables de leur surveillance à remédier aux manquements en matière de sécurité.

Les visites d'évaluation sur place de l'UE visent notamment à: - vérifier que les autorités de l'aviation civile (AAC) sont en mesure d'exercer une surveillance effective et de confirmer le respect des règles de sécurité par les transporteurs aériens certifiés dans l'État concerné; - confirmer que les AAC sont en mesure de détecter tout risque important pour la sécurité au sein d'un transporteur aérien et d'agir de manière efficace pour contenir le risque; - confirmer que les transporteurs aériens sont en mesure d'assurer le respect de la réglementation nationale dans le domaine de l'aviation civile et de définir et d'arrêter des mesures efficaces en ce qui concerne tout risque pour la sécurité touchant leurs activités; - vérifier que les mesures prises par les AAC pour remédier aux problèmes de sécurité qui ont conduit à une interdiction sont efficaces et durables.

Afin d'atteindre les objectifs de la visite d'évaluation sur place de l'UE, les principaux domaines suivants au sein des AAC et des transporteurs aériens peuvent faire l'objet d'un examen (liste non exhaustive):

- AAC: organisation et moyens; règles et règlements relatifs à l'activité de surveillance; coordonnées des transporteurs aériens certifiés; formation du personnel d'inspection; certification et activité de supervision continue; système de suivi et de clôture des constatations; système permettant de prendre des mesures d'exécution.
- Transporteurs aériens: système de gestion de la qualité; système de gestion de la sécurité; système de gestion de la navigabilité.

En règle générale, une visite dure une ou deux semaines et est effectuée par une équipe de quatre ou cinq experts spécialisés dans les différents aspects de la sécurité aérienne (législation/normes, organisation des autorités, octroi des licences du personnel, exploitation, navigabilité et entretien, enquêtes sur les accidents et incidents).

Le coût des visites d'évaluation dans les pays concernés est calculé sur la base des dépenses des experts à recruter pour les visites spécifiques. Il ne tient pas compte des dépenses des membres du personnel de la DG Mobilité et transports ou de l'AESA qui pourraient également participer à ces actions. Les experts de l'AESA ne sont pas remboursés par la Commission.

Pour 2024, le budget total s'élève à 50 000 EUR. Ce budget est calculé sur la base de deux experts par visite d'évaluation et du nombre de visites prévu (4) pour 2024.

Des missions sont prévues dans les pays dont les normes de sécurité diminuent jusqu'à un point où il pourrait être nécessaire de les ajouter à la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'UE. Toutefois, en cas d'événements imprévus nécessitant des interventions urgentes en matière de sécurité, d'autres pays peuvent être sélectionnés pour une visite d'évaluation.

Mise en œuvre

Direction générale de la mobilité et des transports

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

Sans objet car l'action est axée sur les normes de sécurité.

5.2 Inspections de la sûreté de l'aviation: missions et réunions, équipements et services

Montant

420 000 EUR

Description, objectifs poursuivis et résultats escomptés

La direction générale de la mobilité et des transports effectue des inspections de la sûreté de l'aviation dans les États membres et dans des pays tiers conformément à l'article 15, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 300/2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Le montant de 420 000 EUR est nécessaire pour:

- effectuer des missions d'inspection et d'évaluation dans les aéroports et auprès des autorités compétentes des États membres, de la Suisse et de pays tiers (États-Unis, Canada, etc.);
- effectuer des missions de consultation dans les États membres, en Suisse et dans des pays tiers (États-Unis, Canada, etc.);
- organiser des réunions avec des conseillers politiques et des contrôleurs nationaux qui participent à des inspections dans le cadre d'un mandat de la Commission (système d'évaluation par les pairs).

Le budget susmentionné est divisé en trois parties:

1. **Missions** d'inspection de la sûreté de l'aviation par des inspecteurs de la Commission et des inspecteurs nationaux, notamment: inspections des autorités compétentes, inspections aéroportuaires, inspections de suivi dans les aéroports, inspections aéroportuaires «article 15» (= contrôles de correction immédiate en cas de déficiences graves), missions dans le cadre de la coopération internationale [Autorité de surveillance de l'Association européenne de libre-échange (AELE), Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), administration américaine chargée de la sûreté des transports (TSA), Canada, etc.] et évaluations de pays tiers dans le cadre du contrôle unique de sûreté.

2. **Réunions** d'inspection de la sûreté de l'aviation avec les inspecteurs nationaux à des fins de formation et d'amélioration du contrôle national de la qualité: réunion d'information annuelle avec les contrôleurs nationaux (actuellement au nombre de 89), y compris une manifestation sociale, une réunion de formation pour les contrôleurs nationaux récemment nommés par leur État membre, réunion d'un groupe de travail d'inspection pour faire avancer certains travaux législatifs ou clarifier l'interprétation de la législation.

3. Renouvellement des **équipements** des inspecteurs (vêtements de protection, objets-tests, tablettes, appareils photo, etc.) et de leur **formation**. Les inspecteurs pourraient suivre des cours de formation en matière de sûreté de l'aviation proposés par des organismes extérieurs [l'Institut européen de formation en matière de sûreté de l'aviation (EASTI), par exemple] qui ne sont pas prévus dans le catalogue de la Commission. Un transport peut être nécessaire pendant la formation des contrôleurs nationaux. Dans le cadre d'un événement annuel de formation et de mise en réseau de tous les inspecteurs de sûreté de l'aviation au niveau européen, un service de restauration ou un restaurant peut être requis.

Mise en œuvre

Direction générale de la mobilité et des transports

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

Sans objet car l'action est axée sur les inspections de sécurité.

5.3 Inspections dans le domaine de la sûreté maritime

Montant

300 000 EUR

Description, objectifs poursuivis et résultats escomptés

Tant le règlement (CE) n° 725/2004 que la directive 2005/65/CE chargent la Commission d'effectuer des inspections de sûreté maritime afin de contrôler le respect de la mise en œuvre de la législation par les États membres. La Commission met en œuvre le protocole d'accord entre la DG Mobilité et transports et la Garde côtière des États-Unis (US Coast Guard).

La Commission organise des inspections en matière de sûreté maritime depuis 2005. Ces inspections sont gérées et menées par une petite équipe de quatre inspecteurs de la sûreté maritime. Chaque mission comprend une série d'inspections réalisées par des équipes comprenant au moins deux inspecteurs, accompagnés d'un fonctionnaire de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) par inspection et, dans le cadre d'un renforcement de la confiance mutuelle, d'un inspecteur national.

Les inspections dans le domaine de la sûreté maritime visent: a) les administrations nationales; b) les ports; c) les installations portuaires et les navires; d) les organismes de sûreté et les sociétés reconnus; e) les suites données à des inspections et vérifications nationales effectuées sur des navires battant pavillon de l'UE hors de l'Union. Des inspections de suivi sont également prévues, sur la base d'un échantillonnage, en cas de correction de défaillances graves.

En 2013, la Commission a conclu un protocole d'accord avec la Garde côtière des États-Unis (US Coast Guard) sur la reconnaissance mutuelle des inspections de sûreté maritime. L'une des exigences à respecter est une visite annuelle dans les locaux de l'une et l'autre partie (Commission/Garde côtière des États-Unis) afin de procéder à une analyse documentaire de leurs activités d'inspection respectives. Des visites réciproques dans les ports sont également organisées chaque année dans l'Union et aux États-Unis. Étant donné que la Garde côtière des États-Unis comprend plusieurs participants, la Commission devrait envoyer un nombre équivalent de participants, provenant de l'équipe d'inspection et de l'équipe chargée des politiques, pour vérifier les résultats américains, afin de garantir la pleine réciprocité. Les représentants des États membres qui accueillent la Garde côtière des États-Unis dans leurs ports sont invités à se joindre à la délégation de fonctionnaires de la Commission.

Le budget de 300 000 EUR couvre les dépenses suivantes:

1. Inspections dans le domaine de la sûreté maritime: missions des inspecteurs de la Commission et des inspecteurs nationaux.
2. Réunions avec les inspecteurs nationaux afin d'améliorer le contrôle national de la qualité.
3. Formation de haut niveau des inspecteurs.
4. Équipements, notamment pour la sécurité et la santé au travail lors de l'inspection.
5. Missions aux États-Unis dans le cadre de la mise en œuvre du protocole d'accord avec la Garde côtière des États-Unis.

Mise en œuvre

Direction générale de la mobilité et des transports

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité

Sans objet car l'action est axée sur les inspections de sûreté.