



Bruxelles, le 28.11.2024  
C(2024) 8474 final

## **DÉCISION DE LA COMMISSION**

**du 28.11.2024**

**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 2025**

# DÉCISION DE LA COMMISSION

du 28.11.2024

## **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 2025**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE, Euratom) 2024/2509 du Parlement européen et du Conseil du 23 septembre 2024 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union<sup>1</sup> (ci-après le «règlement financier»), et notamment son article 110, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin d'assurer la mise en œuvre des actions financées dans le cadre des prérogatives de la Commission et de ses compétences spécifiques dans le domaine des transports, il y a lieu d'adopter une décision de financement annuelle, qui doit constituer le programme de travail annuel pour 2025, conformément à l'article 110, paragraphe 2, du règlement financier.
- (2) L'assistance envisagée doit respecter les conditions et procédures établies par les mesures restrictives<sup>2</sup> adoptées conformément à l'article 215 du TFUE.
- (3) Il convient de permettre le paiement d'intérêts de retard sur la base de l'article 116, paragraphe 5, du règlement financier.
- (4) 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 financier.
- (5) Les activités devraient contribuer à intégrer les questions relatives au climat et à l'égalité de genre comme le prévoit la communication de la Commission intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»<sup>3</sup> et conformément à l'accord interinstitutionnel du 16 décembre 2020 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 propres<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Règlement (UE, Euratom) 2024/2509 du Parlement européen et du Conseil du 23 septembre 2024 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union (refonte) (JO L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj>).

<sup>2</sup> Voir [www.sanctionsmap.eu](http://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.

<sup>3</sup> COM(2019) 640 final du 11 décembre 2019.

<sup>4</sup> 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

- (6) Conformément à l'article 62, paragraphe 1, point c), du règlement financier, le programme sera mis en œuvre en gestion indirecte.
- (7) 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 157, paragraphe 3, du règlement financier. À cette fin, ces entités et personnes doivent soumettre leurs systèmes et procédures à une évaluation conformément à l'article 157, paragraphe 4, du règlement financier et, le cas échéant, à des mesures de surveillance appropriées conformément à l'article 157, paragraphe 5, du règlement financier avant qu'une convention de contribution puisse être signée.
- (8) Il est nécessaire d'autoriser l'octroi de subventions sans appel à propositions et de prévoir les conditions d'octroi de ces subventions, conformément à l'article 198, points c) et f), du règlement financier,

DÉCIDE:

#### *Article premier*

### **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 2025, 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 2025 est fixé à 15 016 093 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 2025, après l'adoption de celui-ci par l'autorité budgétaire, ou qui sont prévus par le régime des douzièmes provisoires.

#### *Article 3*

### **Clause de flexibilité**

Les modifications cumulées des crédits alloués aux 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 financier, 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 décisionne 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 4*

##### **Modes d'exécution et entités ou personnes chargées de l'exécution**

L'exécution des actions menées en gestion indirecte, telles qu'exposées en annexe, peut être confiée aux entités ou aux personnes mentionnées ou sélectionnées conformément aux critères fixés en annexe.

#### *Article 5*

##### **Subventions octroyées sans appel à propositions**

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 28.11.2024

*Par la Commission*  
*Wopke HOEKSTRA*  
*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 2025**

***I. 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 2025, comme suit:

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

Base juridique

Article 58, paragraphe 2, point d), du règlement (UE, Euratom) 2024/2509.

Ligne(s) budgétaire(s)

02 20 04 01 – Activités de soutien à la politique européenne des transports et aux droits des passagers, y compris les activités de communication – 15 016 093 EUR.

Objectifs poursuivis

Ce crédit est destiné à financer les dépenses exposées par la Commission en vue d'analyser, définir, promouvoir, suivre, évaluer et mettre en œuvre la politique de l'Union en matière de mobilité et de transport afin d'atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe et la neutralité climatique d'ici à 2050, conformément à la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission<sup>1</sup>. Il est également destiné à financer les dépenses engagées pour améliorer la sûreté et la sécurité des transports terrestres, aériens et maritimes, y compris l'extension aux pays tiers, l'assistance technique et la formation.

Le principal objectif est de soutenir la conception et la mise en œuvre d'une politique de l'UE qui rendra les transports européens plus compétitifs, plus durables et plus résistants aux chocs futurs, tout en veillant à ce que les transports soient sûrs, accessibles et abordables pour tous les citoyens de l'UE. Cette politique vise à réduire de 90 % les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports d'ici à 2050, à mettre en place un cadre qui permettra la

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

transition du secteur des transports pour en faire un secteur plus efficace et compétitif, à garantir les normes les plus élevées en matière de sécurité et de sûreté dans les transports européens et à créer un système de mobilité équitable et juste pour tous.

Ce crédit couvre également les dépenses encourues pour 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

Les activités de soutien comprennent des études, des consultations, des évaluations et des analyses d'impact, le développement et la maintenance de systèmes informatiques et de bases de données, des réunions d'experts, la collecte de données, l'analyse et la modélisation, la communication, des conférences et des événements.

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, compétitif 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, les 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

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 1 220 000 EUR.

### 2.1 **Soutien financier aux États membres pour la traduction des accords internationaux sur le transport des marchandises dangereuses dans leurs langues officielles**

Type de demandeurs visé par l'attribution directe

Subvention octroyée sans appel à propositions au bénéfice d'organismes désignés par les États membres, sous leur responsabilité, en application de l'article 198, point c), du règlement (UE, Euratom) 2024/2509.

Les bénéficiaires de la subvention sont des agences exécutives, des ministères et des administrations publiques des États membres chargés des transports et de la mobilité.

Description des activités à financer par les subventions octroyées sans appel à propositions sur la base de l'article 198 du règlement financier, ainsi que des objectifs poursuivis et des résultats escomptés

L'article 8, paragraphe 2, de la directive 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses<sup>2</sup> prévoit l'obligation légale, pour la Commission, de soutenir financièrement les États membres, en tant que de besoin, pour la traduction dans leur langue nationale des accords européens relatifs au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) et par voies de navigation intérieures (ADN) ainsi que du règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID), et des modifications y apportées. Cette obligation juridique est remplie sous la forme de subventions versées aux États membres.

Les accords internationaux relatifs au transport intérieur des marchandises dangereuses couvrent trois modes de transport: route, voies de navigation intérieures et rail. Les accords susmentionnés sont régulièrement mis à jour et des adaptations de leurs annexes sont prévues en 2025. La Commission soutiendra leur traduction par les États membres au moyen de subventions.

Exécution

Direction générale de la mobilité et des transports

## **2.2 Subventions à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) au titre de la convention-cadre de partenariat UE-OACI — Secteurs de la protection de l'environnement, de la gestion du trafic aérien et de la sûreté**

Type de demandeurs visé par l'attribution directe

Subventions octroyées 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 198, point c), du règlement (UE, Euratom) 2024/2509

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 octroyées sans appel à propositions sur la base de l'article 198 du règlement financier, ainsi que des objectifs poursuivis et des résultats escomptés

Ces subventions prennent la forme de conventions de subvention spécifiques au titre de la convention-cadre de partenariat signée entre la Commission européenne 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).

Les subventions financeront la mise à disposition d'une expertise et des activités de soutien dans les domaines de la protection de l'environnement, de la gestion du trafic aérien et de la sûreté de l'aviation, telles que la fourniture d'un soutien au secrétariat de l'OACI dans la mise en œuvre du plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP). Des activités de collaboration peuvent être menées dans les autres domaines couverts par le protocole de

<sup>2</sup> JO L 260 du 30.9.2008, p. 13.

coopération et ses annexes, à la suite d'un processus de prise en compte et de décision commune.

Exécution

Direction générale de la mobilité et des transports

### **2.3 Subvention accordée à la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) pour un expert technique de l'UE chargé de soutenir le processus commun d'évaluation**

Type de demandeurs visé par l'attribution directe

Subvention octroyée sans appel à propositions pour des activités ayant des caractéristiques spécifiques qui requièrent un type particulier d'organisme en raison de sa compétence technique et de son degré élevé de spécialisation, article 198, point f), du règlement (UE, Euratom) 2024/2509.

La Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) est une association intergouvernementale qui joue le rôle d'enceinte européenne pour l'harmonisation des politiques et pratiques de l'aviation civile. La subvention accordée à la CEAC garantira la contribution de l'Union à la sûreté de l'aviation civile sur le continent européen.

Description des activités à financer par les subventions octroyées sans appel à propositions sur la base de l'article 198 du règlement financier, ainsi que des objectifs poursuivis et des résultats escomptés

L'accord de coopération entre la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et la Commission dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile prévoit que la CEAC peut percevoir des financements de l'UE pour des activités relevant de l'accord de coopération, à attribuer conformément aux règles financières de l'UE.

Les équipements de sûreté de l'aviation destinés aux aéroports de l'UE doivent subir un processus de validation dans le cadre du processus commun d'évaluation. La CEAC est le seul administrateur de ce processus qui combine les capacités d'essai des États membres de la CEAC et de laboratoires techniques. Les systèmes validés par le processus commun d'évaluation de la CEAC reçoivent l'estampille d'agrément de l'UE qui permet leur déploiement dans les aéroports de l'UE.

Cette subvention financera les activités du secrétariat de la CEAC pour la mise en œuvre du processus commun d'évaluation afin d'améliorer les ressources technologiques et de stimuler l'innovation, de renforcer la surveillance et l'assurance de la qualité et d'accroître la coopération et le soutien entre les laboratoires de la CEAC.

Exécution

Direction générale de la mobilité et des transports

### **2.4 Soutien aux activités en matière de sécurité gérées par le réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ENCASIA)**

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 198, point f), du règlement (UE, Euratom) 2024/2509.

Le réseau européen des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile (ENCASIA) a été créé par le règlement (UE) n° 996/2010 afin de renforcer la coordination des autorités responsables des enquêtes de sécurité des États membres de l'UE, qui sont membres du réseau. La mission de l'ENCASIA est d'améliorer la qualité des enquêtes menées par les autorités responsables et de renforcer la prévention des accidents dans l'UE.

L'article 7, paragraphe 7, du règlement (UE) n° 996/2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile prévoit que la Commission européenne est étroitement associée aux travaux de l'ENCASIA et lui apporte le soutien nécessaire.

Description des activités à financer par les subventions octroyées sans appel à propositions sur la base de l'article 195 du règlement financier, ainsi que des objectifs poursuivis et des résultats escomptés

L'objectif de l'ENCASIA est d'améliorer la qualité des enquêtes en élaborant une méthodologie commune de l'UE pour les enquêtes de sécurité, fondée sur des méthodes d'enquête respectant des normes ambitieuses.

Cette subvention contribuera à la réalisation de cet objectif en finançant des activités telles que l'organisation d'exams par les pairs, des programmes de formation des enquêteurs et de développement des compétences, la promotion des meilleures pratiques en matière d'enquêtes de sécurité et l'élaboration d'un système de mécanismes de coopération renforcés entre les États membres, notamment en cas d'accident de transport aérien commercial majeur.

Exécution

Direction générale de la mobilité et des transports

### 3. *Marchés*

L'enveloppe budgétaire globale réservée à la passation de marchés en 2025 s'élève à 11 880 493 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 dans le domaine «mobilité et transports» et contribueront à atteindre les objectifs du pacte vert pour l'Europe et la neutralité climatique d'ici à 2050 conformément à la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission, en fournissant une analyse de la législation existante et future, en assurant la mise en place et la maintenance des systèmes informatiques nécessaires à la collecte de données et pour rendre compte de la mise en œuvre, ainsi qu'en promouvant des transports sûrs, compétitifs et durables dans le contexte de la transition écologique. Ces contrats comprendront les éléments suivants:

- services de conseil, enquêtes et études, y compris évaluations et analyses d'impact
- conférences, publications et activités de communication
- traduction de documents relatifs aux transports

- développement et maintenance de systèmes informatiques opérationnels
- contrat-cadre pour l'appui technique et organisationnel au forum sur le numérique dans les transports et la logistique (DTLF)
- contrat-cadre pour l'assistance juridique, socio-économique et technique dans le domaine des transports
- contrat-cadre pour des analyses d'impact et des études d'appui à l'évaluation dans le domaine des transports
- contrat-cadre pour l'assistance juridique en matière de transposition de la législation de l'UE et de conformité
- contrat-cadre pour le soutien au développement de la politique des transports aériens de l'UE en relation avec les pays tiers et le marché intérieur
- contrat-cadre pour la prestation de services de soutien au réseau «Ambassadors for #DiversityInTransport»

## Exécution

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 et la direction générale de l'informatique, le cas échéant.

## 4. Actions exécutées en gestion indirecte

L'enveloppe budgétaire globale réservée aux actions exécutées en gestion indirecte en 2025 s'élève à 545 600 EUR.

### 4.1 Convention de contribution avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE) visant à soutenir l'entreprise commune «Système ferroviaire européen»

#### 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) 2024/2509 et peut 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

L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (AFE), en tant qu'Autorité européenne compétente pour le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) et les applications télématiques, fournira une assistance technique à la Commission européenne pour l'évaluation des solutions numériques mises au point par l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» dans le cadre du pilier «Système».

L'AFE vérifiera si les résultats du pilier «Système» satisfont aux critères d'interopérabilité, de sûreté et de sécurité établis par le législateur, par les moyens suivants:

- adresser des demandes au groupe de pilotage du pilier «Système» sur les progrès et les résultats;
- faire part de ses préoccupations lorsqu'une évolution risque de contrecarrer les objectifs d'interopérabilité, de sûreté et de sécurité, et

- formuler des recommandations visant à modifier les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) pertinentes ou à introduire une nouvelle réglementation pour la mise en œuvre du pilier «système».

Cette action devrait contribuer à l'élaboration rapide de règles techniques dans le domaine de la conception, de la production et de la maintenance des systèmes et composants pour l'ERTMS et au déploiement de solutions élaborées par l'entreprise commune «Système ferroviaire européen», afin d'accélérer la numérisation et l'interopérabilité de l'espace ferroviaire unique européen.

#### **4.2 Convention de contribution avec l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» sur l'accélération du pilier «Système»**

Entité chargée de l'exécution

L'entreprise commune «Système ferroviaire européen» est un organisme de partenariat public-privé relevant de l'article 71 du règlement (UE, Euratom) 2024/2509 et peut 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

L'objectif de cette action est d'accélérer le rythme de l'harmonisation opérationnelle qui sous-tend le développement de l'espace ferroviaire unique européen.

Actuellement, chaque État membre met en œuvre le système européen de contrôle des trains (ETCS) selon ses propres méthodes, ce qui entraîne un manque réel d'harmonisation dans les processus opérationnels. Il est donc nécessaire de mettre au point un système cible harmonisé consistant en un ERTMS basé sur la radio sans signalisation au sol. Dans le cadre des travaux en cours sur le pilier «système», l'entreprise commune «Système ferroviaire européen» fournira une expertise technique qui contribuera à:

- définir un ensemble de profils d'application fondés sur des objectifs et des exigences harmonisés, débouchant sur des processus opérationnels harmonisés;
- utiliser des approches formelles fondées sur l'ingénierie des systèmes basée sur des modèles (MBSE), similaires à celles utilisées dans d'autres secteurs tels que l'automobile, l'aviation, la défense, l'énergie et les télécommunications, afin d'encadrer le développement du système ferroviaire, et
- harmoniser l'approche de l'architecture système au niveau européen, y compris les règles d'exploitation et d'ingénierie et la mise en œuvre.

### **5. *Autres actions ou dépenses***

#### **5.1 Soutenir la mise en œuvre du règlement «CountEmissions EU» — création et mise à jour de bases de données de l'UE et d'une liste de contrôle de la qualité pour les valeurs par défaut**

Montant

600 000 EUR

Entité chargée de l'exécution

L'Agence européenne pour l'environnement (AEE) est une agence décentralisée relevant de l'article 70 du règlement (UE, Euratom) 2024/2509 et peut 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 proposition de règlement sur la comptabilisation des émissions de gaz à effet de serre des services de transport présentée par la Commission (CountEmissionsEU)<sup>3</sup> prévoit que l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) établira, assurera la maintenance et la mise à jour de la base de données centrale de l'Union contenant les valeurs d'intensité des émissions de gaz à effet de serre et de la base de données centrale contenant les facteurs d'émission. Elle concevra et effectuera également des contrôles de qualité des bases de données des valeurs par défaut pour l'intensité des émissions exploitées par des tiers.

Sous réserve de l'adoption du règlement, la Commission conclura un accord de niveau de service avec l'AEE afin de financer l'expertise et l'infrastructure informatiques requises par le règlement pour les bases de données centrales de l'UE, la liste de contrôle de qualité pour les valeurs par défaut, l'évaluation de la législation et les données provenant de tiers et d'agences, en collaboration avec d'autres projets financés par le programme de recherche de l'UE.

L'action débouchera sur un système de comptabilisation fiable, précis et harmonisé des émissions de gaz à effet de serre dans les transports, l'objectif étant d'encourager la durabilité, l'innovation et les changements de comportement au profit d'options de transport durables.

#### **5.2 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 (AESA) et des États membres peuvent effectuer des missions d'évaluation pour vérifier la conformité aux normes de sécurité internationales et recenser les manquements en matière de sécurité des transporteurs aériens et/ou des autorités chargées de leur surveillance.

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 (ANAC) 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

<sup>3</sup> COM(2023) 441 final du 11.7.2023.

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 ANAC 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 ANAC 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 ANAC 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 ANAC et des transporteurs aériens peuvent faire l'objet d'un examen (liste non exhaustive):

- ANAC: 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 surveillance 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; contrôle de leurs activités.

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). Les visites d'évaluation sont dirigées des experts de la Commission, qui sont directement responsables de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 2111/2005 et qui sont en contact direct avec les transporteurs et les autorités concernés par les interdictions ou les limitations.

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.

## Exécution

Direction générale de la mobilité et des transports

### 5.3 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.

Exécution

Direction générale de la mobilité et des transports

#### 5.4 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.

## Exécution

Direction générale de la mobilité et des transports