



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.6.2023
C(2023) 3715 final

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 13.6.2023

**relative au financement d'un projet pilote dans le domaine des transports et à l'adoption
du programme de travail pour 2023 et modifiant la décision C(2022) 4509 final de la
Commission relative au financement de projets pilotes et d'actions préparatoires dans le
domaine des transports pour 2022**

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 13.6.2023

relative au financement d'un projet pilote dans le domaine des transports et à l'adoption du programme de travail pour 2023 et modifiant la décision C(2022) 4509 final de la Commission relative au financement de projets pilotes et d'actions préparatoires dans le domaine des transports pour 2022

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, points a) et b), et son article 110,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de garantir la mise en œuvre des projets pilotes dans le domaine des transports, il convient d'adopter une décision de financement annuelle, qui constitue le programme de travail annuel pour 2023. L'article 110 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 (ci-après le «règlement financier») établit des règles détaillées en matière de décisions de financement.
- (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 liées au climat et à la biodiversité comme le prévoit la communication de la Commission intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» 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 propres.
- (4) Le 4 juillet 2022, la Commission européenne a adopté la décision C(2022) 4509 final relative au financement de projets pilotes et d'actions préparatoires dans le domaine des transports pour 2022³.
- (5) La prolongation du projet pilote «Espace ferroviaire unique européen – Corridor prototype Munich-Vérone» a été adoptée par la décision C(2022) 4509.

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 Décision C(2022) 4509 final de la Commission du 4 juillet 2022 relative au financement de projets pilotes et d'actions préparatoires dans le domaine des transports pour 2022.

- (6) Le projet pilote «Espace ferroviaire unique européen – Corridor prototype Munich-Vérone» sera mis en œuvre en gestion indirecte en application de l'article 62, paragraphe 1, point c), du règlement financier plutôt qu'en gestion directe, moyennant la passation de marchés. Il est donc nécessaire de modifier la décision C(2022) 4509 afin de tenir compte du changement dans le mode d'exécution.
- (7) Conformément à l'article 62, paragraphe 1, point c), du règlement financier, le projet pilote «Organisme européen pour les normes relatives aux carburants d'aviation et la certification de sécurité» sera mis en œuvre en gestion indirecte.
- (8) 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 financier. À cette fin, ces entités et personnes doivent soumettre leurs systèmes et procédures à une évaluation conformément à l'article 154, paragraphe 4, du règlement financier et, le cas échéant, à des mesures de surveillance appropriées conformément à l'article 154, paragraphe 5, du règlement financier avant qu'une convention de contribution puisse être signée. Il y a lieu de permettre le paiement d'intérêts de retard sur la base de l'article 116, paragraphe 5, du règlement financier.
- (9) Il y a lieu de permettre le paiement d'intérêts de retard sur la base de l'article 116, paragraphe 5, du règlement financier.
- (10) Pour permettre une certaine flexibilité dans la mise en œuvre des projets pilotes dans le domaine des transports, il y a lieu d'autoriser les modifications qui ne devraient pas être considérées comme substantielles aux fins de l'article 110, paragraphe 5, du règlement financier,

DÉCIDE:

Article premier
Programme de travail

La décision de financement annuelle, constituant le programme de travail annuel destiné à mettre en œuvre un projet pilote dans le domaine des transports pour 2023, telle qu'elle figure à l'annexe I, est adoptée.

Article 2
Contribution de l'Union

Le montant maximal de la contribution de l'Union destinée à la mise en œuvre du projet pilote dans le domaine des transports pour 2023 est fixé à 1 000 000 EUR, à imputer sur les crédits inscrits à la ligne suivante du budget général de l'Union:

PP 02 23 05 – Projet pilote – Organisme européen pour les normes relatives aux carburants d'aviation et la certification de sécurité, 1 000 000 EUR (nouveau projet pilote)

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

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 I et l'annexe II, peut être confiée aux entités ou aux personnes mentionnées ou sélectionnées conformément aux critères fixés à l'annexe.

Article 4
Modification de la décision C(2022) 4509 de la Commission

L'annexe de la décision C(2022) 4509 de la Commission est modifiée conformément à l'annexe II de la présente décision.

Article 5
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 décision ne peut 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.

Fait à Bruxelles, le 13.6.2023

Par la Commission
Adina-Ioana VĂLEAN
Membre de la Commission

FR

ANNEXE I

de la

DÉCISION DE LA COMMISSION

relative au financement d'un projet pilote dans le domaine des transports et à l'adoption du programme de travail pour 2023

1. Introduction

Compte tenu des objectifs figurant dans les commentaires budgétaires, le présent programme de travail contient les actions à financer et la ventilation budgétaire pour l'année 2023, comme suit:

- a) pour les actions exécutées en gestion indirecte

Base juridique

Article 58, paragraphe 2, du 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

Ligne budgétaire

PP 02 23 05 – Projet pilote – Organisme européen pour les normes relatives aux carburants d'aviation et la certification de sécurité

Objectifs poursuivis

Les projets pilotes servent d'instrument pour allouer des crédits dans le but de tester une nouvelle idée d'action dans un domaine de compétence de l'Union pour lequel il n'existe pas d'acte de base pertinent qui autoriserait l'Union à utiliser des fonds.

Résultats attendus

Les projets pilotes sont des activités de nature expérimentale visant à tester la faisabilité et l'utilité d'une nouvelle initiative.

¹ JO L 193 du 30.7.2018, p. 1.

2. *Actions exécutées en gestion indirecte*

L'enveloppe budgétaire globale réservée aux actions exécutées en gestion indirecte en 2023 s'élève à 1 000 000 EUR.

2.1. **Organisme européen pour les normes relatives aux carburants d'aviation et la certification de sécurité**

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.

Description, y compris les objectifs poursuivis et les résultats attendus

Afin de respecter les objectifs fixés dans le pacte vert pour l'Europe et la loi européenne sur le climat, le secteur de l'aviation doit s'atteler à atténuer les incidences climatiques et environnementales des carburants d'aviation existants et futurs. La composition de ces carburants a un impact direct sur les quantités de CO₂ et d'autres gaz émises. Les émissions autres que le CO₂ sont dues à la combustion des carburants fossiles contenus dans le mélange de carburant d'aviation, qui contiennent des aromatiques et du soufre. Il convient de remédier d'urgence à la présence de ces substances dans le mélange de carburant d'aviation.

L'objectif de ce projet pilote est d'examiner la possibilité, ainsi que les obligations y afférentes, d'établir un organisme de l'UE doté des capacités de spécification, de normalisation et de certification des carburants d'aviation, tant en ce qui concerne les carburants durables d'aviation (CDA) que la composition des carburants d'aviation classiques.

Ses objectifs seraient d'abaisser les seuils minimaux pour les aromatiques et le soufre, de favoriser le développement des technologies des moteurs, d'ouvrir la voie à l'exploitation des avions avec du carburant d'aviation mélangé uniquement à des CDA, et d'envisager une collaboration avec les organismes et initiatives aéronautiques internationaux afin d'assurer la cohérence et l'harmonisation au niveau international, tout en promouvant des objectifs plus ambitieux en matière de sécurité et de durabilité.

Compte tenu de ses incidences en matière de sécurité pour le secteur de l'aviation, ce projet pilote déterminera également le rôle de l'AESA dans le processus d'établissement d'un organisme européen pour les normes relatives aux carburants d'aviation et la certification de sécurité.

Contribution à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité – description de la manière dont cette action contribue à l'intégration des questions liées au climat et à la biodiversité sur les plans qualitatif et quantitatif

La création d'un organisme européen qui régleme les normes relatives aux types de carburants utilisés dans le secteur de l'aviation favorisera l'innovation dans le domaine des émissions nulles et de la pollution zéro et soutiendra la proposition «ReFuelEU Aviation»

dans le domaine de la certification des CDA.

FR

ANNEXE II

Modification de la décision C(2022) 4509 final de la Commission relative au financement de projets pilotes et d'actions préparatoires dans le domaine des transports pour 2022 *[Le texte entre guillemets ci-dessous remplace l'annexe de la décision C(2022) 4509 de la Commission et fera ensuite partie de ladite décision.]*

L'annexe de la décision C(2022) 4509 est modifiée comme suit:

- (1) Le texte figurant au point 3.1 remplace le texte concernant la ligne budgétaire PP 02 21 08 qui figure au point 2.
- (2) Le point 2 «Subventions» est supprimé.
- (3) Le point 3 «Marchés» devient le point 2.
- (4) Le point 4 «Actions exécutées en gestion indirecte» devient le point 3.

«ANNEXE

Programme de travail pour 2022 relatif au financement de projets pilotes et d'actions préparatoires dans le domaine des transports

1. Introduction

Sur la base des objectifs énoncés dans les commentaires relatifs au budget 2022, le présent programme de travail contient les projets pilotes (PP) et les actions préparatoires (AP) dans le domaine des transports à financer et la ventilation budgétaire pour l'année 2022, comme suit:

Base juridique

Article 58, paragraphe 2, points a) et b), du règlement financier

Ligne budgétaire

Voir les points 2, 3 et 4

Objectifs poursuivis

Les projets pilotes et actions préparatoires servent d'instrument pour allouer des crédits dans le but de tester une nouvelle idée d'action dans un domaine de compétence de l'Union pour lequel il n'existe pas d'acte de base pertinent qui autoriserait l'Union à utiliser des fonds.
--

Résultats attendus

Les projets pilotes sont des activités de nature expérimentale visant à obtenir des résultats optimaux en ce qui concerne la faisabilité et l'utilité d'une nouvelle initiative. Les actions préparatoires visent à préparer des propositions législatives en vue de l'adoption éventuelle d'actions futures.
--

2. Marchés

L'enveloppe budgétaire globale réservée pour les marchés en 2022 s'élève à 4 881 000 EUR.

2.1

PP 03 22 03 – Projet pilote - Espace unique européen de mise en application numérique des réglementations, 990 500 EUR (nouveau PP)

Description générale des contrats envisagés (*étude / assistance technique / évaluation / enquête / informatique / services de communication, etc.*)

Enquête

Mise en œuvre

Direction générale de la mobilité et des transports

Informations complémentaires

Un vaste cadre réglementaire s'applique au transport routier commercial dans l'UE. Ces réglementations concernent les normes sociales, commerciales et techniques minimales auxquelles doivent se conformer les conducteurs, les opérateurs, les véhicules et les marchandises. L'application effective et efficace de ces réglementations de l'Union est cruciale pour améliorer la sécurité routière de tous les usagers, garantir des conditions de travail adéquates à ceux qui gagnent leur vie en transportant des marchandises ou des passagers et préserver des conditions commerciales équitables pour ceux qui investissent dans la création d'une entreprise de transport routier.

Cependant, en raison de la nature transfrontière toujours plus importante des opérations de transport, les instruments coercitifs traditionnels sont désormais considérés globalement comme insuffisants, lourds et coûteux pour l'ensemble du secteur. En outre, la difficulté d'accès aux données relatives aux conducteurs, aux opérateurs, aux véhicules et aux marchandises représente une contrainte supplémentaire pour les services répressifs, qui voient également s'étendre le champ d'application des contrôles requis en raison du premier train de mesures sur la mobilité. Par ailleurs, la pandémie de COVID-19 a aussi rendu plus visibles les lacunes de l'application traditionnelle basée sur les contrôles physiques et les documents papier.

La création d'un espace unique européen de mise en application numérique des réglementations (SEDEA) nécessite, dans un premier temps, des essais approfondis sur le terrain afin de remplacer progressivement les contrôles physiques aléatoires traditionnels sur la route et dans les locaux par des contrôles numériques et ciblés. Ce projet pilote particulier vise à fournir les données nécessaires permettant à la Commission d'élaborer une future stratégie solide sur la mise en application numérique des réglementations.

Dans le cadre du projet, le respect des règles de l'Union sera examiné sous trois aspects: l'aspect humain (conducteurs et opérateurs), les véhicules et les marchandises. Le projet couvrira les contrôles des dispositions relatives aux temps de conduite et de repos, au

détachement, au cabotage, à tous les types de permis, notamment le permis communautaire, le permis de conduire, l'attestation de conducteur, les cartes tachygraphiques, au contrôle technique des véhicules, aux poids et dimensions, afin de donner progressivement aux contrôleurs un accès à cet ensemble complet de données en temps réel.

2.2

PA 02 22 02 – Action préparatoire - Données spatiales de l'UE pour des navires autonomes sur les voies navigables intérieures, 2 000 000 EUR (nouvelle AP)

Description générale des contrats envisagés (*étude / assistance technique / évaluation / enquête / informatique / services de communication, etc.*)

Étude (y compris enquêtes), prototypage d'équipement, démonstration

Mise en œuvre

Direction générale de la mobilité et des transports

Informations complémentaires

À la faveur des technologies émergentes, le transport par voies navigables intérieures évolue dans le sens d'un secteur numérique, plus sûr et plus durable. Les données spatiales de l'Union provenant de Galileo, d'EGNOS et de Copernicus seront des facteurs clés de cette transformation, car elles contribuent à générer des informations de positionnement fiables et une cartographie harmonisée des chenaux et de l'environnement, nécessaires à une exploitation autonome sûre et écologique des navires. Galileo peut notamment contribuer à une automatisation plus poussée en assurant l'authentification et l'intégrité du positionnement.

L'action préparatoire recensera les besoins des utilisateurs et les défis qui se posent en matière de sécurité de la navigation et de résilience du positionnement, notamment lorsque coexistent plusieurs modes d'exploitation (navires autonomes, télépilotes et pilotés manuellement); analysera les obstacles techniques et réglementaires, la chaîne de valeur industrielle et les nouveaux modèles économiques qui pourraient émerger; recensera les actions envisageables aux niveaux national, régional et local pour stimuler le développement des entreprises et aider les PME/start-up à mettre en place des solutions de l'UE basées sur les technologies spatiales pour la navigation intérieure; développera des prototypes d'équipements utilisant les différenciateurs de Galileo pour l'authentification; concevra un dossier de sécurité contenant des images de Copernicus afin de définir les voies navigables devant faire l'objet d'expérimentations; effectuera des essais sur des voies navigables intérieures sélectionnées, afin de démontrer la faisabilité et la valeur ajoutée conformément aux orientations de la Commission sur les navires de surface maritimes autonomes (MASS) et aux autres orientations et réglementations pertinentes aux niveaux national et international; contribuera à l'élaboration d'une nouvelle norme relative aux exigences minimales applicables aux données spatiales de l'UE, afin de garantir la sécurité de la navigation des navires autonomes sur les voies navigables

intérieures, à l'appui d'initiatives réglementaires futures, et contribuera aux travaux de normalisation au sein du CESNI (Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure).

2.3

PA 02 22 01 – Action préparatoire - Échanges en matière de sécurité routière +, 900 000 EUR (nouvelle AP)

Description générale des contrats envisagés (*étude / assistance technique / évaluation / enquête / informatique / services de communication, etc.*)

Étude, assistance technique

Mise en œuvre

Direction générale de la mobilité et des transports

Informations complémentaires

L'échange en matière de sécurité routière + (EURSE II) consolidera le travail sur l'échange de connaissances et de bonnes pratiques du projet pilote et étendra son champ d'application à un plus grand nombre d'États membres. Un programme à long terme garantit un soutien par les pairs en continu, ce qui est essentiel si l'on veut atteindre les objectifs tant européens que nationaux de diminution des morts et des blessés graves, ainsi qu'un niveau élevé de visibilité et d'adhésion concernant la sécurité routière au sein des États membres. Ce programme fournit de nouveaux outils et solutions fondés sur les bonnes pratiques internationales et noue un partenariat cohérent entre les pays. Une action ciblée dans des domaines clés contribuera à combler l'écart considérable qui existe d'un État membre à l'autre en matière de sécurité routière.

Cette action préparatoire étendra le nombre de participants au projet "Échanges en matière de sécurité routière dans l'Union européenne" et recensera les pays participants en fonction de leur potentiel d'amélioration significative de la sécurité routière. L'action préparatoire établira un nouveau mécanisme pour l'échange et le suivi systématique afin de garantir que les professionnels des États membres participants disposent du savoir-faire et des outils nécessaires pour mener à bien des réformes de longue haleine en matière de sécurité routière, dans le respect des plans nationaux pour la reprise et la résilience. Les activités prévues comprennent des ateliers thématiques en ligne, des visites d'étude sur le terrain, ainsi qu'un suivi systématique et une conférence de clôture afin de faire partager connaissances et expérience à un public plus large.

2.4

PP 02 21 05 – Projet pilote - Mobilité rurale durable pour la résilience face à la Covid-19 et l'appui à l'écotourisme, 990 500 EUR (prolongation d'un PP en cours)

Description générale des contrats envisagés (*étude / assistance technique / évaluation / enquête / informatique / services de communication, etc.*)

Étude

Mise en œuvre

Direction générale de la mobilité et des transports

Informations complémentaires

Dans la logique des objectifs du pacte vert pour l'Europe, ce projet pilote vise à promouvoir de meilleures connexions de mobilité dans les zones périphériques et rurales ainsi que le renforcement des capacités, tout en réduisant les émissions de CO₂ dues aux transports et en assurant une transition juste pour tous. Il visera à améliorer l'accessibilité au profit des personnes à mobilité automobile limitée ou nulle telles que les femmes, les jeunes, les personnes âgées, les personnes handicapées et les personnes socialement défavorisées, et à apporter des solutions durables aux populations rurales, tout en répondant à la demande sans cesse croissante d'écotourisme rural dans un contexte post-pandémie où de plus en plus de familles et de personnes isolées envisagent de s'installer en zone rurale.

Dans sa prolongation, ce projet pilote continuera à se concentrer sur l'interconnexion des besoins de mobilité avec des projets déjà en cours, tels que les "villages intelligents" et "SMARTA", entre autres, et s'intéressera en particulier au potentiel de reprise des zones rurales et périphériques dans la période d'après la COVID-19. Il étudiera comment organiser et développer au mieux les zones rurales afin de les relier de manière harmonieuse et durable aux agglomérations urbaines les plus proches, ainsi qu'aux villages voisins.

Le projet contribuera au renforcement des capacités au niveau local afin de mettre en œuvre l'action de mobilité dans le cadre de la vision à long terme pour les zones rurales de l'UE; il s'agit d'aider les communes rurales à déterminer les meilleures pratiques en s'appuyant sur l'expérience de la Commission en matière de réseaux de mobilité urbaine.

3. Actions exécutées en gestion indirecte

3.1

PP 02 21 08 – Projet pilote - Espace ferroviaire unique européen – Corridor prototype Munich-Vérone, 790 500 EUR (prolongation d'un PP en cours)

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.

Description, y compris les objectifs poursuivis et les résultats escomptés

Le projet pilote permettra de remédier aux lacunes et de trouver des solutions pour assurer l'utilisation la plus efficace de l'infrastructure ferroviaire au sein de l'espace ferroviaire unique européen sur le corridor Scandinavie-Méditerranée, en accordant une attention particulière aux opérations transfrontières. Il permettra de générer des connaissances et de

tirer des enseignements en vue de l'achèvement du corridor ferroviaire "Rhin – Alpes" entre les régions de Munich et de Vérone. Sur la base des obstacles répertoriés dans la liste des problèmes liés au Brenner établie par la Commission, le projet met en œuvre des solutions visant, d'une part, à assurer la fluidité des opérations ferroviaires, sans arrêt (aux frontières), qu'ils soient de nature technique ou induits par l'exploitation des trains, sur l'ensemble du tronçon de près de 500 km franchissant deux frontières et, d'autre part, à garantir une amélioration globale de la coopération en matière de gestion du trafic transfrontière.

L'AFE recensera des solutions pour résoudre les problèmes qui compromettent l'efficacité de l'ensemble de la chaîne de transport. Elle peut faire appel à des fournisseurs de services logistiques et transitaires, des entreprises ferroviaires et des gestionnaires de l'infrastructure, des analystes de données et des spécialistes des technologies de l'information, ainsi qu'à des organismes réglementaires, en particulier les autorités nationales de sécurité des trois États membres concernés (Allemagne, Autriche et Italie). Le projet devrait contribuer à accroître l'efficacité et l'efficacité des opérations ferroviaires grâce à la coopération en matière de gestion du trafic transfrontière.

3.2

PP 02 22 02 – Projet pilote - Manuel complet pour la mise en place d'écosystèmes locaux de mobilité aérienne urbaine (MAU) en Europe, 1 590 500 EUR (nouveau PP)

Entité chargée de l'exécution

Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA)

Description

L'AESA mettra en œuvre le projet en gestion indirecte en application:

- de l'article 62, paragraphe 1, point c), du règlement financier
- du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et
- de l'article 7 du règlement financier-cadre de 2019¹, tel qu'il figure dans les règles financières de l'Agence.

L'objectif du projet est d'aider les entités publiques et les acteurs privés à mettre en œuvre les règles de l'UE en développant une plateforme en ligne interactive pour simuler et soutenir la mise en place d'écosystèmes de mobilité aérienne urbaine aux niveaux local et régional. Le projet examinera les aspects pertinents de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, ainsi que de l'environnement, et identifiera les réglementations, les normes techniques et les orientations applicables, y compris les autorités compétentes pour

¹ Règlement délégué (UE) 2019/715 de la Commission du 18 décembre 2018 portant règlement financier-cadre des organismes créés en vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et du traité Euratom et visés à l'article 70 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil.

accorder les agréments nécessaires.

La délégation à l'AESA est juridiquement faisable et respecte les conditions énoncées dans les règles financières de l'Agence, ainsi qu'à l'article 7 du règlement financier-cadre de 2019.

3.3

PA 09 22 01 – Action préparatoire - Centre de coordination de l'UE pour les carburants durables d'aviation (CAD), 2 000 000 EUR (nouvelle AP)

Entité chargée de l'exécution

Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA)

Description

L'AESA mettra en œuvre le projet en gestion indirecte en application:

- de l'article 62, paragraphe 1, point c), du règlement financier,
- du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et
- de l'article 7 du règlement financier-cadre de 2019², tel qu'il figure dans les règles financières de l'Agence.

Cette action préparatoire vise à soutenir les producteurs de carburant de l'UE qui souhaitent certifier des carburants durables pour l'aviation (CDA) aux normes internationales de carburant pour avions commerciaux ASTM D1655 Jet A ou Jet A-1 et ASTM D7566 et ASTM D4054, supprimant ainsi des obstacles à une utilisation accrue de CDA en Europe et dans le monde. L'objectif est d'accompagner les producteurs de CDA de l'UE tout au long du processus d'approbation en leur fournissant l'appui technique nécessaire. L'action préparatoire portera sur la définition, la validation et la mise à l'épreuve du concept qui serait appliqué en Europe en concevant les capacités et les outils européens nécessaires. Le nouveau centre de coordination rapprochera les parties prenantes du secteur de l'aviation, les producteurs de CDA et les autorités de régulation en vue d'atteindre l'objectif commun que constitue le développement du marché européen des CDA.

L'alliance industrielle pour une chaîne de valeur des carburants renouvelables et bas carbone contribuera à la conception de ce centre de coordination, ainsi qu'au suivi de la mise en œuvre et à l'évaluation des résultats de l'action préparatoire.

La délégation à l'AESA est juridiquement faisable et respecte les conditions énoncées dans les règles financières de l'Agence, ainsi qu'à l'article 7 du règlement financier-cadre de 2019.

»

² Idem.