



Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement d'exécution (UE) 2023/543 de la Commission du 9 mars 2023 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 686/2012 en ce qui concerne l'assignation aux États membres, aux fins de la procédure de renouvellement, de l'évaluation des substances actives dont l'approbation expire entre le 31 janvier 2029 et le 1^{er} octobre 2035 ⁽¹⁾** 1

DIRECTIVES

- ★ **Directive déléguée (UE) 2023/544 de la Commission du 16 décembre 2022 modifiant la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exemptions relatives à l'utilisation de plomb dans les alliages d'aluminium destinés à l'usinage, dans les alliages de cuivre et dans certaines batteries ⁽¹⁾** 5

DÉCISIONS

- ★ **Décision (UE) 2023/545 du Conseil du 7 mars 2023 portant nomination de trois membres et de deux suppléants du Comité des régions, proposés par la République fédérale d'Allemagne** 12
- ★ **Décision (UE) 2023/546 du Conseil du 7 mars 2023 portant nomination d'un membre et de deux suppléants du Comité des régions, proposés par la République de Slovénie** 14
- ★ **Décision (UE) 2023/547 du Conseil du 7 mars 2023 portant nomination d'un membre du Comité des régions, proposé par la République italienne** 16
- ★ **Décision d'exécution (UE) 2023/548 de la Commission du 6 mars 2023 refusant d'accorder une autorisation de l'Union pour la famille de produits biocides dénommée «UL Hydrogen Peroxide Family 1» conformément au règlement (UE) n° 528/2012 du Parlement européen et du Conseil [notifiée sous le numéro C(2023) 1372]** 17

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

★ Décision (UE) 2023/549 de la Banque centrale européenne du 6 mars 2023 concernant l'accès à certaines données de TARGET et leur utilisation et abrogeant la décision BCE/2010/9 (BCE/2023/3)	19
--	----

RECOMMANDATIONS

★ Recommandation (UE) 2023/550 de la Commission du 8 mars 2023 sur les programmes nationaux de soutien à la planification de la mobilité urbaine durable [notifiée sous le numéro C(2023) 1524]	23
---	----

RÈGLEMENTS INTÉRIEURS ET DE PROCÉDURE

★ Décision n° 2019/1 du comité de direction régional de la Communauté des transports (à la suite d'une consultation écrite) relative à l'adoption du budget de la Communauté des transports pour l'année 2019 [2023/551]	34
★ Décision N° 2019/2 du comité de direction régional de la Communauté des transports (après consultation écrite des membres du comité de direction régional) relative au directeur du secrétariat permanent de la Communauté des transports [2023/552]	36
★ Décision n° 2019/3 du comité de direction régional de la Communauté des transports [2023/553] du 5 juin 2019 relative à:	37
★ Décision n° 2020/2 du comité de direction régional de la Communauté des transports (après consultation des membres du comité de direction régional) relative au directeur du secrétariat permanent de la Communauté des transports [2023/554]	38
★ Décision n° 2020/3 du comité de direction régional de la Communauté des transports (après consultation des membres du comité de direction régional) relative au directeur adjoint du secrétariat permanent de la Communauté des transports [2023/555]	39
★ Décision n° 2020/05 du comité de direction régional de la Communauté des transports concernant les règles relatives au remboursement des frais engagés par des personnes extérieures au secrétariat permanent de la Communauté des transports invitées à participer à des réunions en qualité d'experts [2023/556]	40
★ Décision n° 2020/7 du comité de direction régional de la Communauté des transports relative à la désignation de l'auditeur externe indépendant chargé de l'audit annuel pour l'exercice budgétaire 2019 [2023/557]	44
★ Décision n° 2020/08 du comité de direction régional de la Communauté des transports relative à la création du comité technique pour le transport des marchandises dangereuses [2023/558]	45
★ Décision n° 01/2021 du Comité de direction régional de la Communauté des transports (après consultation écrite) relative à l'adoption du budget de la Communauté des transports pour l'année 2021 [2023/559]	46
★ Décision n° 2021/02 du comité de direction régional de la Communauté des transports concernant les règles relatives au remboursement des frais engagés par des personnes extérieures au secrétariat permanent de la Communauté des transports invitées à participer à des réunions de la Communauté des transports [2023/560]	48

★ Décision n° 2021/03 du comité de direction régional de la Communauté des transports concernant les règles relatives au remboursement des frais de déplacement et de déménagement du personnel du secrétariat permanent de la Communauté des transports lors de la prise de fonctions et de la cessation de fonctions [2023/561]	54
★ Modifications des dispositions pratiques d'exécution du règlement de procédure du Tribunal	58

Rectificatifs

★ Rectificatif à la décision (PESC) 2023/387 du Conseil du 20 février 2023 appuyant un mécanisme de signalement mondial des armes conventionnelles illicites et de leurs munition destiné à réduire le risque de leur détournement et de leur transfert illicite («iTrace V») (JO L 53 du 21.2.2023)	67
--	----

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2023/543 DE LA COMMISSION

du 9 mars 2023

modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 686/2012 en ce qui concerne l'assignation aux États membres, aux fins de la procédure de renouvellement, de l'évaluation des substances actives dont l'approbation expire entre le 31 janvier 2029 et le 1^{er} octobre 2035

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1107/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques et abrogeant les directives 79/117/CEE et 91/414/CEE du Conseil ⁽¹⁾, et notamment son article 19,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement d'exécution (UE) n° 686/2012 de la Commission ⁽²⁾ assigne l'évaluation des substances actives aux fins de la procédure de renouvellement à un État membre rapporteur et à un État membre corapporteur. Étant donné que l'évaluation des substances actives dont l'approbation expire entre le 31 janvier 2029 et le 1^{er} octobre 2035 n'a pas encore été assignée à des États membres ni à des États membres corapporteurs, il y a lieu de procéder à une telle assignation.
- (2) Cette évaluation devrait être assignée de manière à assurer une répartition équilibrée des responsabilités et du travail entre les États membres.
- (3) Il y a lieu, dès lors, de modifier le règlement d'exécution (UE) n° 686/2012 en conséquence.
- (4) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité permanent des végétaux, des animaux, des denrées alimentaires et des aliments pour animaux,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement d'exécution (UE) n° 686/2012 est modifié conformément à l'annexe du présent règlement.

⁽¹⁾ JO L 309 du 24.11.2009, p. 1.

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 686/2012 de la Commission du 26 juillet 2012 assignant aux États membres, aux fins de la procédure de renouvellement, l'évaluation des substances actives (JO L 200 du 27.7.2012, p. 5).

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 9 mars 2023.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

À l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 686/2012, la partie E suivante est ajoutée:

«PARTIE E

Assignation de l'évaluation des substances actives dont l'approbation expire entre le 31 janvier 2029 et le 1^{er} octobre 2035

Substance active	État membre rapporteur	État membre corapporteur
1-Méthylcyclopropène	DE	EL
2,4-D	DE	EL
2,4-DB	EL	IE
ABE-IT 56	FR	PT
Acétamipride	DE	ES
Acibenzolar-S-méthyle	ES	BE
<i>Ampelomyces quisqualis</i> , souche AQ10	SE	NL
<i>Bacillus amyloliquefaciens</i> , souche FZB24	DE	AT
<i>Bacillus subtilis</i> , souche IAB/BS03	ES	AT
<i>Beauveria bassiana</i> , souche 203	DK	NL
<i>Beauveria bassiana</i> , souche IMI389521	SE	NL
<i>Beauveria bassiana</i> , souche PPRI 5339	SE	NL
Acide benzoïque	HU	CZ
Carfentrazone-éthyle	FR	DE
Carvone	IT	NL
Cerevisane	ES	DE
<i>Clonostachys rosea</i> , souche J1446	HU	AT
<i>Coniothyrium minitans</i> , souche CON/M/91-08	AT	EE
COS-OGA	FR	HR
Cyhalofop-butyl	CZ	BE
Cyperméthrine	CZ	DE
Diméthénamide-P	BE	DE
Éthofumésate	AT	FI
Fenhexamide	BE	CZ
Phosphate ferrique	PL	DK
Pyrophosphate ferrique	CZ	FR
Flazasulfuron	ES	PL
Florasulam	CZ	FR
Florpyrauxifène-benzyle	FR	IT
Flutianil	DE	EL
Foramsulfuron	FR	SK
Forchlorfenuron	ES	BE

Iodosulfuron	BE	FR
Iprovalicarbe	SE	LV
<i>Isaria fumosorosea</i> , souche Apopka 97	NL	AT
Isoxaflutole	SE	BE
Laminarine	EL	FR
Sénécioate de lavandulyle	SE	NL
Hydrazide maléique	SI	IT
Méfentrifluconazole	ES	FR
Mésosulfuron	PL	SE
Mésotrione	NL	SK
Métalaxyl-M	DE	EL
Virus de la mosaïque du pépino, isolat VC1 peu virulent	FR	DE
Virus de la mosaïque du pépino, isolat VX1 peu virulent	FR	DE
<i>Pasteuria nishizawae</i> Pn1	NL	DK
Virus de la mosaïque du pépino, souche CH2, isolat 1906	FI	BE
Pethoxamide	AT	FR
<i>Phlebiopsis gigantea</i> , souche FOC PG 410.3	EE	FI
<i>Phlebiopsis gigantea</i> , souche VRA 1835	EE	FI
<i>Phlebiopsis gigantea</i> , souche VRA 1984	EE	FI
Picolinafène	LT	IT
Propoxycarbazone	SE	BE
Pyraflufen-éthyl	DE	FR
Pyridate	AT	DE
Pyriproxifène	ES	BE
<i>Saccharomyces cerevisiae</i> , souche LAS02	EL	AT
Silthiofam	NL	IE
Hydrogénocarbonate de sodium	AT	FR
Sulfosulfuron	IE	SE
Thiabendazole	NO	ES
Thifensulfuron-méthyle	FR	DK
Tolclofos-méthyle	FI	SE
Tribénuron	FR	SE
<i>Trichoderma atroviride</i> , souche SC1	SI	NL
Trifloxystrobine	HR	DE
<i>Verticillium albo-atrum</i> , souche WCS850	NL	SE
Zoxamide	BE	PL»

DIRECTIVES

DIRECTIVE DÉLÉGUÉE (UE) 2023/544 DE LA COMMISSION

du 16 décembre 2022

modifiant la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exemptions relatives à l'utilisation de plomb dans les alliages d'aluminium destinés à l'usinage, dans les alliages de cuivre et dans certaines batteries

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage ⁽¹⁾, et notamment son article 4, paragraphe 2, point b),

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 4, paragraphe 2, point a), de la directive 2000/53/CE, les États membres veillent à ce que les matériaux et les composants des véhicules mis sur le marché après le 1^{er} juillet 2003 ne contiennent pas de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent.
- (2) La liste des matériaux et composants de véhicules qui sont exemptés de l'interdiction visée à l'article 4, paragraphe 2, point a), figure à l'annexe II de la directive 2000/53/CE.
- (3) La Commission a évalué l'exemption énoncée à la rubrique 2 c) i) de l'annexe II de la directive 2000/53/CE concernant les alliages d'aluminium destinés à l'usinage en tenant compte des progrès techniques et scientifiques. Cette évaluation a conduit à la conclusion qu'il existe des solutions de remplacement appropriées, mais qu'une période transitoire est nécessaire pour remplacer le recours au plomb dans tous les matériaux et composants couverts par cette exemption. Le recours au plomb dans les matériaux et composants en question, notamment le plomb dans l'aluminium usiné, pourrait être progressivement supprimé d'ici la fin de 2027. Il convient donc de prévoir une date d'expiration pour cette exemption.
- (4) La Commission a évalué l'exemption énoncée à la rubrique 3 de l'annexe II de la directive 2000/53/CE concernant les alliages de cuivre en tenant compte des progrès techniques et scientifiques. Cette évaluation a conduit à la conclusion qu'il n'existe toujours pas de solutions de remplacement appropriées pour renoncer au recours au plomb dans les matériaux et composants couverts par cette exemption. Compte tenu des progrès réalisés dans la mise au point de substituts du plomb dans les matériaux et composants en question, il convient de prévoir une nouvelle date de réexamen de cette exemption.
- (5) La Commission a évalué l'exemption énoncée à la rubrique 5 b) de l'annexe II de la directive 2000/53/CE concernant le plomb contenu dans les batteries destinées à des applications qui ne sont pas visées par la rubrique 5 a) de ladite annexe, qui porte sur les batteries des systèmes à haute tension, en tenant compte des progrès techniques et scientifiques. Cette évaluation a conduit à la conclusion que l'utilisation de plomb dans les batteries destinées à des applications qui ne sont pas visées par la rubrique 5 a) de l'annexe II de la directive 2000/53/CE peut être évitée pour certaines applications, mais pas pour les batteries utilisées dans des applications 12 V. Afin d'appliquer un cadre réglementaire cohérent aux batteries, notamment à celles qui ne relèvent pas de l'exemption énoncée à la rubrique 5 a) de l'annexe II de la directive 2000/53/CE et qui ne sont pas utilisées dans des applications 12 V, il convient de prévoir deux rubriques distinctes 5 b) i) et 5 b) ii), en lieu et place de la rubrique 5 b).

⁽¹⁾ JO L 269 du 21.10.2000, p. 34.

- (6) La rubrique 5 b) i) devrait prévoir une exemption pour le recours au plomb dans les batteries utilisées dans les applications 12 V et pour le recours au plomb dans les batteries destinées aux applications 24 V dans les véhicules à usage spécial, tels que définis à l'article 3 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾. Compte tenu des progrès réalisés dans la mise au point de substituts à l'utilisation de plomb dans les batteries en question, il convient de prévoir une date de réexamen de ces exemptions.
- (7) La rubrique 5 b) ii) devrait prévoir une exemption pour l'utilisation de plomb dans les batteries destinées à d'autres applications qui ne sont pas visées aux rubriques 5 a) et 5 b) i) de l'annexe II de la directive 2000/53/CE. L'évaluation a conduit à la conclusion qu'il peut être évité d'utiliser des batteries au plomb dans ces applications, compte tenu des progrès réalisés dans la mise au point de substituts à l'utilisation de plomb dans les batteries utilisées dans ces applications. Il convient donc de prévoir, pour cette exemption, une date d'expiration qui permette d'éliminer progressivement l'utilisation de plomb dans les batteries en question.
- (8) Il importe dès lors de modifier la directive 2000/53/CE en conséquence,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

L'annexe II de la directive 2000/53/CE est remplacée par le texte figurant à l'annexe de la présente directive.

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1^{er} juin 2023. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 16 décembre 2022.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

⁽²⁾ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

ANNEXE

«ANNEXE II

Matériaux et composants exemptés des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, point a)

Une valeur maximale de concentration des substances de 0,1 % en poids de plomb, de chrome hexavalent et de mercure, et de 0,01 % en poids de cadmium est tolérée dans un matériau homogène.

Les pièces de rechange mises sur le marché après le 1^{er} juillet 2003 et utilisées pour des véhicules mis sur le marché avant le 1^{er} juillet 2003, à l'exception des masses d'équilibrage de roues, des balais à charbon pour les moteurs électriques et des garnitures de frein, sont exemptées des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, point a), de la directive 2000/53/CE.

Matériaux et composants	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 4, paragraphe 2, point b) iv)
<i>Plomb comme élément d'alliage</i>		
1 a) Acier destiné à l'usinage et composants en acier galvanisé à chaud par lots contenant jusqu'à 0,35 % de plomb en poids		
1 b) Tôles d'acier galvanisées en continu contenant jusqu'à 0,35 % de plomb en poids	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	
2 a) Aluminium destiné à l'usinage contenant jusqu'à 2 % de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 ^{er} juillet 2005	
2 b) Aluminium contenant jusqu'à 1,5 % de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 ^{er} juillet 2008	
2 c) i) Alliages d'aluminium destinés à l'usinage contenant jusqu'à 0,4 % de plomb en poids	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2028 et pièces de rechange pour ces véhicules	
2 c) ii) Alliages d'aluminium non inclus dans la rubrique 2 c) i) contenant jusqu'à 0,4 % de plomb en poids ^(?)	⁽¹⁾	
3. Alliages de cuivre contenant jusqu'à 4 % de plomb en poids	⁽²⁾	
4 a) Coussinets et bagues	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 ^{er} juillet 2008	
4 b) Coussinets et bagues utilisés dans les moteurs, les transmissions et les compresseurs de climatisation	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 ^{er} juillet 2011	
<i>Plomb et composés de plomb dans des composants</i>		
5 a) Plomb dans les batteries intégrées dans des systèmes à haute tension ⁽⁴⁾ qui sont utilisés uniquement à des fins de propulsion dans les véhicules des catégories M1 et N1	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2019 et pièces de rechange pour ces véhicules	X

5 b) i) Plomb dans les batteries: 1) utilisées dans les applications 12 V 2) destinées aux applications 24 V dans les véhicules à usage spécial, tels que définis à l'article 3 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾	(²)	X
5 b) ii) Plomb dans les batteries utilisées dans des applications qui ne sont pas visées par les rubriques 5 a) ou 5 b) i).	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2024 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
6. Amortisseurs	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
7 a) Agents de vulcanisation et stabilisants pour élastomères utilisés dans les tuyaux de frein, les tuyaux pour carburant, les tuyaux de ventilation d'air, les pièces en élastomère/métal dans les châssis et les bâtis de moteur	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 ^{er} juillet 2005	
7 b) Agents de vulcanisation et stabilisants pour élastomères utilisés dans les tuyaux de frein, les tuyaux pour carburant, les tuyaux de ventilation d'air, les pièces en élastomère/métal dans les châssis et les bâtis de moteur contenant jusqu'à 0,5 % de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 ^{er} juillet 2006	
7 c) Liants pour élastomères utilisés dans les applications de transmission, contenant jusqu'à 0,5 % de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 ^{er} juillet 2009	
8 a) Plomb dans les soudures servant à unir des composants électriques et électroniques à des cartes de circuits imprimés et plomb dans les finitions des extrémités de composants (autres que des condensateurs électrolytiques à l'aluminium), des fiches de composants et des cartes de circuits imprimés	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ⁽³⁾
8 b) Plomb dans les soudures utilisées dans les applications électriques autres que les soudures des cartes de circuits imprimés ou sur verre	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2011 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ⁽³⁾
8 c) Plomb utilisé dans les finitions des bornes des condensateurs électrolytiques à l'aluminium	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2013 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ⁽³⁾
8 d) Plomb dans les soudures sur verre dans des capteurs de flux de masse d'air	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2015 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ⁽³⁾
8 e) Plomb dans les soudures à haute température de fusion (alliages de plomb contenant au moins 85 % de plomb en poids)	(¹)	X ⁽³⁾

(¹) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

8 f) i) Plomb utilisé dans les systèmes à connecteurs à broches conformes	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2017 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ⁽⁵⁾
8 f) ii) Plomb utilisé dans les systèmes à connecteurs à broches conformes autres que la zone de jonction des connecteurs de faisceaux pour véhicules	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2024 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ⁽⁵⁾
8 g) i) Plomb dans les soudures visant à réaliser une connexion électrique durable entre la puce semi-conductrice et le substrat dans les boîtiers de circuits intégrés à puces retournées	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} octobre 2022 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ⁽⁵⁾
8 g) ii) Plomb dans les soudures visant à réaliser une connexion électrique durable entre la puce semi-conductrice et le substrat dans les boîtiers de circuits intégrés à puces retournées lorsque la connexion électrique consiste en l'une des solutions suivantes: 1) un nœud technologique de semi-conducteur de 90 nm ou plus; 2) une puce unique de 300 mm ² ou plus dans tout nœud technologique de semi-conducteur; 3) des boîtiers à puces empilées avec des puces de 300 mm ² ou plus, ou des interposeurs en silicium de 300 mm ² ou plus.	⁽¹⁾ Véhicules réceptionnés depuis le 1 ^{er} octobre 2022 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ⁽⁵⁾
8 h) Plomb dans les soudures servant à unir des dissipateurs de chaleur au radiateur dans les assemblages de semi-conducteur de puissance avec un circuit intégré d'au moins 1 cm ² d'aire de projection et une densité de courant nominal d'au moins 1 A/mm ² de la superficie du circuit intégré	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ⁽⁵⁾
8 i) Plomb dans les soudures dans les applications électriques sur verre, à l'exception des soudures sur verre feuilleté	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ⁽⁵⁾
8 j) Plomb dans les soudures sur verre feuilleté	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2020 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ⁽⁵⁾
8 k) Plomb dans les soudures des applications de chauffage utilisant un courant d'une intensité minimale de 0,5 A pour chaque brasure sur panneaux de verre feuilleté dont l'épaisseur n'excède pas 2,1 mm. Cette exemption ne concerne pas les soudures des contacts intégrés dans le polymère intermédiaire.	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2024 et pièces de rechange pour ces véhicules	X ⁽⁵⁾
9. Sièges de soupape	Comme pièces de rechange pour les types de moteurs mis au point avant le 1 ^{er} juillet 2003	

<p>10 a) Composants électriques et électroniques contenant du plomb, insérés dans du verre ou des matériaux céramiques, dans une matrice en verre ou en céramique, dans des matériaux vitrocéramiques ou dans une matrice vitrocéramique Cette exemption ne couvre pas l'utilisation de plomb dans:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) le verre des ampoules et la glaçure des bougies, ii) les matériaux céramiques diélectriques des composants énumérés aux rubriques 10 b), 10 c) et 10 d). 		<p>X ⁽⁶⁾ (pour composants autres que piézoélectriques dans les moteurs)</p>
<p>10 b) Plomb dans les matériaux céramiques diélectriques de type PZT de condensateurs faisant partie de circuits intégrés ou de semi-conducteurs discrets</p>		
<p>10c) Plomb dans les matériaux céramiques diélectriques de condensateurs ayant une tension nominale inférieure à 125 V CA ou 250 V CC</p>	<p>Véhicules réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules</p>	
<p>10 d) Plomb dans les matériaux céramiques diélectriques de condensateurs compensant les variations des capteurs liées à la température dans les systèmes de sonars à ultrasons</p>	<p>Véhicules réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2017 et pièces de rechange pour ces véhicules</p>	
<p>11. Initiateurs pyrotechniques</p>	<p>Véhicules réceptionnés avant le 1^{er} juillet 2006 et pièces de rechange pour ces véhicules</p>	
<p>12. Matériaux thermoélectriques contenant du plomb utilisés dans les applications électriques des composants automobiles permettant de réduire les émissions de CO₂ par récupération de la chaleur d'échappement</p>	<p>Véhicules réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2019 et pièces de rechange pour ces véhicules</p>	<p>X</p>

Chrome hexavalent

<p>13 a) Revêtements anticorrosion</p>	<p>Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1^{er} juillet 2007</p>	
<p>13 b) Revêtements anticorrosion des ensembles boulons-écrous dans les châssis</p>	<p>Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1^{er} juillet 2008</p>	
<p>14. Le chrome hexavalent comme agent anticorrosion pour les systèmes de refroidissement en acier au carbone dans les réfrigérateurs à absorption (jusqu'à 0,75 % en poids dans la solution de refroidissement):</p> <ul style="list-style-type: none"> a) destinés à fonctionner totalement ou en partie avec un système chauffant électrique d'une puissance utile absorbée moyenne < 75 W, en conditions constantes de marche; b) destinés à fonctionner totalement ou en partie avec système chauffant électrique d'une puissance utile absorbée moyenne ≥ 75 W, en conditions constantes de marche; c) destinés à fonctionner totalement avec un système chauffant non électrique. 	<p>Pour a): véhicules réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2020 et pièces de rechange pour ces véhicules Pour b): véhicules réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2026 et pièces de rechange pour ces véhicules</p>	<p>X</p>

Mercur

15 a) Lampes à décharge dans les phares	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} juillet 2012 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
15 b) Tubes fluorescents utilisés dans les écrans d'affichage	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} juillet 2012 et pièces de rechange pour ces véhicules	X

Cadmium

16. Batteries pour véhicules électriques	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 31 décembre 2008	
--	---	--

Notes relatives au tableau:

- (¹) Cette exemption sera réexaminée en 2024.
- (²) S'applique aux alliages d'aluminium dans lesquels le plomb n'est pas introduit intentionnellement, mais est présent du fait de l'utilisation d'aluminium recyclé.
- (³) Cette exemption sera réexaminée en 2025.
- (⁴) Systèmes dont la tension est supérieure à 75 V en courant continu, conformément à ce que prévoit l'article 1^{er} de la directive 2014/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à l'harmonisation des législations des États membres concernant la mise à disposition sur le marché du matériel électrique destiné à être employé dans certaines limites de tension (JO L 96 du 29.3.2014, p. 357).
- (⁵) Démontage requis si, compte tenu des quantités visées à la rubrique 10 a), le seuil moyen de 60 grammes par véhicule est dépassé. Aux fins de la présente note, il n'est pas tenu compte des dispositifs électroniques qui ne sont pas installés par le constructeur dans la chaîne de production.
- (⁶) Démontage requis si, compte tenu des quantités visées aux rubriques 8 a) à 8 k), le seuil moyen de 60 grammes par véhicule est dépassé. Aux fins de la présente note, il n'est pas tenu compte des dispositifs électroniques qui ne sont pas installés par le constructeur dans la chaîne de production.»

DÉCISIONS

DÉCISION (UE) 2023/545 DU CONSEIL

du 7 mars 2023

portant nomination de trois membres et de deux suppléants du Comité des régions, proposés par la République fédérale d'Allemagne

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 305,

vu la décision (UE) 2019/852 du Conseil du 21 mai 2019 arrêtant la composition du Comité des régions ⁽¹⁾,

vu la proposition du gouvernement allemand,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 300, paragraphe 3, du traité, le Comité des régions est composé de représentants des collectivités régionales et locales qui sont soit titulaires d'un mandat électoral au sein d'une collectivité régionale ou locale, soit politiquement responsables devant une assemblée élue.
- (2) Le 10 décembre 2019, le Conseil a adopté la décision (UE) 2019/2157 ⁽²⁾ portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période allant du 26 janvier 2020 au 25 janvier 2025. Le 25 novembre 2021, le Conseil a adopté la décision (UE) 2021/2112 ⁽³⁾ portant nomination d'un suppléant du Comité des régions, proposé par la République fédérale d'Allemagne.
- (3) Trois sièges de membre du Comité des régions sont devenus vacants à la suite de la fin du mandat national sur la base duquel M^{me} Birgit HONÉ avait été proposée et de la démission de M. Franz RIEGER et de M. Bernd Claus VOß.
- (4) Deux sièges de suppléant du Comité des régions sont devenus vacants à la suite de la fin des mandats nationaux sur la base desquels M. Claus Christian CLAUSSEN et M. Clemens LAMMERSKITTEN avaient été proposés.
- (5) Le gouvernement allemand a proposé les représentants suivants de collectivités régionales qui sont titulaires d'un mandat électoral au sein d'une collectivité régionale ou qui sont politiquement responsables devant une assemblée élue, en tant que membres du Comité des régions pour la durée du mandat restant à courir, à savoir jusqu'au 25 janvier 2025: M. Alex DOROW, *Mitglied des Bayerischen Landtags* (membre du parlement du Land de Bavière), M^{me} Erika VON KALBEN, *Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landtages* (membre du parlement du Land de Schleswig-Holstein), et M. Matthias WUNDERLING-WEILBIER, *Staatssekretär für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung, Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung* (secrétaire d'État aux affaires fédérales et européennes et au développement régional, ministère des affaires fédérales et européennes et du développement régional du Land de Basse-Saxe).

⁽¹⁾ JO L 139 du 27.5.2019, p. 13.

⁽²⁾ Décision (UE) 2019/2157 du Conseil du 10 décembre 2019 portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période allant du 26 janvier 2020 au 25 janvier 2025 (JO L 327 du 17.12.2019, p. 78).

⁽³⁾ Décision (UE) 2021/2112 du Conseil du 25 novembre 2021 portant nomination d'un suppléant du Comité des régions, proposé par la République fédérale d'Allemagne (JO L 429 du 1.12.2021, p. 151).

- (6) Le gouvernement allemand a proposé les représentants suivants de collectivités régionales ou locales qui sont titulaires d'un mandat électoral au sein d'une collectivité locale ou qui sont politiquement responsables devant une assemblée élue, en tant que suppléants du Comité des régions pour la durée du mandat restant à courir, à savoir jusqu'au 25 janvier 2025: M^{me} Anna KEBSCHULL, *Landrätin des Landkreises Osnabrück* (présidente de l'arrondissement d'Osnabrück), et M. Werner SCHWARZ, *Minister für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz des Landes Schleswig-Holstein* (ministre de l'agriculture, des zones rurales, des affaires européennes et de la protection des consommateurs du Land de Schleswig-Holstein),

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les représentants suivants de collectivités régionales ou locales qui sont titulaires d'un mandat électoral ou qui sont politiquement responsables devant une assemblée élue, sont nommés au Comité des régions pour la durée du mandat restant à courir, à savoir jusqu'au 25 janvier 2025:

a) en tant que membres:

- M. Alex DOROW, *Mitglied des Bayerischen Landtags* (membre du parlement du Land de Bavière),
- M^{me} Erika VON KALBEN, *Mitglied des Schleswig-Holsteinischen Landtages* (membre du parlement du Land de Schleswig-Holstein),
- M. Matthias WUNDERLING-WEILBIER, *Staatssekretär für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung, Niedersächsisches Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung* (secrétaire d'État aux affaires fédérales et européennes et au développement régional, ministère des affaires fédérales et européennes et du développement régional du Land de Basse-Saxe),

et

b) en tant que suppléants:

- M^{me} Anna KEBSCHULL, *Landrätin des Landkreises Osnabrück* (présidente de l'arrondissement d'Osnabrück),
- M. Werner SCHWARZ, *Minister für Landwirtschaft, ländliche Räume, Europa und Verbraucherschutz des Landes Schleswig-Holstein* (ministre de l'agriculture, des zones rurales, des affaires européennes et de la protection des consommateurs du Land de Schleswig-Holstein).

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le 7 mars 2023.

Par le Conseil
La présidente
L. EDHOLM

DÉCISION (UE) 2023/546 DU CONSEIL**du 7 mars 2023****portant nomination d'un membre et de deux suppléants du Comité des régions, proposés par la République de Slovénie**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 305,

vu la décision (UE) 2019/852 du Conseil du 21 mai 2019 arrêtant la composition du Comité des régions ⁽¹⁾,

vu la proposition du gouvernement slovène,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 300, paragraphe 3, du traité, le Comité des régions est composé de représentants des collectivités régionales et locales qui sont soit titulaires d'un mandat électoral au sein d'une collectivité régionale ou locale, soit politiquement responsables devant une assemblée élue.
- (2) Le 10 décembre 2019, le Conseil a adopté la décision (UE) 2019/2157 ⁽²⁾ portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période allant du 26 janvier 2020 au 25 janvier 2025.
- (3) Un siège de membre du Comité des régions est devenu vacant à la suite de la fin du mandat national sur la base duquel M^{me} Jasna GABRIČ avait été proposée.
- (4) Deux sièges de suppléant sont devenus vacants à la suite de la nomination de M. Tine RADINJA et M. Tomaž ROŽEN en tant que membres du Comité des régions par la décision (UE) 2022/1678 du Conseil ⁽³⁾.
- (5) Le gouvernement slovène a proposé, sur la base d'un électoral différent, M^{me} Jasna GABRIČ, représentante d'une collectivité locale qui est titulaire d'un mandat électoral au sein d'une collectivité locale, *članica občinskega sveta, Občina Trbovlje* (membre du conseil municipal de Trbovlje), en tant que membre du Comité des régions pour la durée du mandat restant à courir, à savoir jusqu'au 25 janvier 2025.
- (6) Le gouvernement slovène a proposé les représentants suivants de collectivités locales qui sont titulaires d'un mandat électoral au sein d'une collectivité locale, en tant que suppléants du Comité des régions pour la durée du mandat restant à courir, à savoir jusqu'au 25 janvier 2025: M. Marko DIACI, *župan, Občina Sentjur* (maire de la municipalité de Sentjur), et M. Nejc SMOLE, *župan, Občina Medvode* (maire de la municipalité de Medvode),

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les représentants suivants de collectivités locales qui sont titulaires d'un mandat électoral, sont nommés au Comité des régions pour la durée du mandat restant à courir, à savoir jusqu'au 25 janvier 2025:

a) en tant que membre:

- M^{me} Jasna GABRIČ, *članica občinskega sveta, Občina Trbovlje* (membre du conseil municipal de Trbovlje) (changement de mandat),

⁽¹⁾ JO L 139 du 27.5.2019, p. 13.

⁽²⁾ Décision (UE) 2019/2157 du Conseil du 10 décembre 2019 portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période allant du 26 janvier 2020 au 25 janvier 2025 (JO L 327 du 17.12.2019, p. 78).

⁽³⁾ Décision (UE) 2022/1678 du Conseil du 26 septembre 2022 portant nomination de deux membres du Comité des régions, proposés par la République de Slovénie (JO L 252 du 30.9.2022, p. 70).

et

b) en tant que suppléants:

- M. Marko DIACI, *župan*, *Občina Šentjur* (maire de la municipalité de Sentjur),
- M. Nejc SMOLE, *župan*, *Občina Medvode* (maire de la municipalité de Medvode).

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le 7 mars 2023.

Par le Conseil
La présidente
L. EDHOLM

DÉCISION (UE) 2023/547 DU CONSEIL**du 7 mars 2023****portant nomination d'un membre du Comité des régions, proposé par la République italienne**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 305,

vu la décision (UE) 2019/852 du Conseil du 21 mai 2019 arrêtant la composition du Comité des régions ⁽¹⁾,

vu la proposition du gouvernement italien,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 300, paragraphe 3, du traité, le Comité des régions est composé de représentants des collectivités régionales et locales qui sont soit titulaires d'un mandat électoral au sein d'une collectivité régionale ou locale, soit politiquement responsables devant une assemblée élue.
- (2) Le 20 janvier 2020, le Conseil a adopté la décision (UE) 2020/102 ⁽²⁾ portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période allant du 26 janvier 2020 au 25 janvier 2025.
- (3) Un siège de membre du Comité des régions est devenu vacant à la suite de la fin du mandat national sur la base duquel M. Nicola IRTO avait été proposé.
- (4) Le gouvernement italien a proposé M. Antonio MAZZEO, représentant d'une collectivité régionale qui est titulaire d'un mandat électoral au sein d'une collectivité régionale, *Presidente del Consiglio regionale e Consigliere della Regione Toscana* (président et membre du conseil régional de Toscane), en tant que membre du Comité des régions pour la durée du mandat restant à courir, à savoir jusqu'au 25 janvier 2025,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

M. Antonio MAZZEO, représentant d'une collectivité régionale qui est titulaire d'un mandat électoral, *Presidente del Consiglio regionale e Consigliere della Regione Toscana* (président et membre du conseil régional de Toscane), est nommé en tant que membre du Comité des régions pour la durée du mandat restant à courir, à savoir jusqu'au 25 janvier 2025.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le 7 mars 2023.

Par le Conseil
La présidente
L. EDHOLM

⁽¹⁾ JO L 139 du 27.5.2019, p. 13.

⁽²⁾ Décision (UE) 2020/102 du Conseil du 20 janvier 2020 portant nomination des membres et suppléants du Comité des régions pour la période allant du 26 janvier 2020 au 25 janvier 2025 (JO L 20 du 24.1.2020, p. 2).

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2023/548 DE LA COMMISSION**du 6 mars 2023****refusant d'accorder une autorisation de l'Union pour la famille de produits biocides dénommée «UL Hydrogen Peroxide Family 1» conformément au règlement (UE) n° 528/2012 du Parlement européen et du Conseil***[notifiée sous le numéro C(2023) 1372]***(Le texte en langue néerlandaise est le seul faisant foi.)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) n° 528/2012 du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2012 concernant la mise à disposition sur le marché et l'utilisation des produits biocides ⁽¹⁾, et notamment son article 44, paragraphe 5, premier alinéa,

considérant ce qui suit:

- (1) Le 27 janvier 2017, la société Unilever Europe BV a soumis à l'Agence européenne des produits chimiques (ci-après l'«Agence»), conformément à l'article 43, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 528/2012, une demande d'autorisation de l'Union pour une famille de produits biocides dénommée «UL Hydrogen Peroxide Family 1», relevant du type de produits 2 tel que décrit à l'annexe V dudit règlement, en confirmant par écrit que l'autorité compétente de l'Allemagne avait accepté d'évaluer cette demande. La demande a été enregistrée dans le registre des produits biocides sous le numéro BC-MS029571-20.
- (2) La substance active contenue dans la famille de produits biocides «UL Hydrogen Peroxide Family 1» est le peroxyde d'hydrogène, qui figure sur la liste de l'Union des substances actives approuvées prévue à l'article 9, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 528/2012 pour le type de produits 2.
- (3) Le 20 décembre 2021, l'autorité compétente d'évaluation a soumis à l'Agence, en vertu de l'article 44, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 528/2012, son rapport d'évaluation et les conclusions de son évaluation.
- (4) Le 25 octobre 2021, conformément à l'article 44, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement (UE) n° 528/2012, l'autorité compétente d'évaluation a donné à Unilever Europe BV la possibilité de présenter des observations par écrit sur son rapport d'évaluation et les conclusions de son évaluation. Le 23 novembre 2021, Unilever Europe BV a transmis ses observations à l'autorité compétente d'évaluation. Au cours du processus d'élaboration de l'avis de l'Agence sur le rapport d'évaluation, celui-ci a été actualisé par l'autorité compétente d'évaluation et, le 13 mai 2022, Unilever Europe BV a eu la possibilité de formuler des observations sur ce rapport d'évaluation actualisé et le projet d'avis de l'Agence avant que le comité des produits biocides de l'Agence n'adopte l'avis final le 15 juin 2022. Unilever Europe BV n'a formulé aucune observation à cette occasion.
- (5) Le 5 juillet 2022, l'Agence a soumis à la Commission son avis ⁽²⁾ sur la famille de produits biocides «UL Hydrogen Peroxide Family 1», conformément à l'article 44, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 528/2012.
- (6) L'avis conclut que le groupe de produits biocides «UL Hydrogen Peroxide Family 1» est une famille de produits biocides au sens de l'article 3, paragraphe 1, point s), du règlement (UE) n° 528/2012, mais qu'il ne remplit pas les conditions énoncées à l'article 19, paragraphe 1, points b) iii), b) iv) et d), dudit règlement.

⁽¹⁾ JO L 167 du 27.6.2012, p. 1.⁽²⁾ Avis de l'ECHA relatif à l'autorisation de l'Union pour la famille de produits biocides «UL Hydrogen Peroxide Family 1», ECHA/BPC/344/2022, adopté le 15 juin 2022, <https://echa.europa.eu/bpc-opinions-on-union-authorisation>

- (7) L'avis de l'Agence souligne qu'un risque inacceptable lié à une exposition indirecte par inhalation a été mis en lumière pour les utilisateurs professionnels et non professionnels et qu'aucune mesure visant à atténuer ce risque n'est disponible ou applicable. Des risques environnementaux inacceptables pour les compartiments «sédiments» et «sols», liés à la présence dans les produits de la substance préoccupante «PEG-2 amine de suif hydrogénée», ont également été mis en évidence. L'avis de l'Agence indiquait aussi que des lacunes dans les données avaient été constatées pour certains effets et qu'il n'était pas possible de déterminer les propriétés physiques et chimiques des produits et de dire si celles-ci pouvaient être jugées acceptables aux fins d'une utilisation appropriée et d'un transport adéquat des produits.
- (8) La Commission souscrit à l'avis de l'Agence et considère qu'il est dès lors approprié de ne pas accorder d'autorisation de l'Union pour la famille de produits biocides «UL Hydrogen Peroxide Family 1».
- (9) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité permanent des produits biocides,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La Commission n'accorde pas d'autorisation de l'Union à Unilever Europe BV pour la mise à disposition sur le marché et l'utilisation de la famille de produits biocides «UL Hydrogen Peroxide Family 1».

Article 2

Unilever Europe BV, Weena 455, 3013 AL Rotterdam, Pays-Bas, est destinataire de la présente décision.

Fait à Luxembourg, le 6 mars 2023.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

DÉCISION (UE) 2023/549 DE LA BANQUE CENTRALE EUROPÉENNE**du 6 mars 2023****concernant l'accès à certaines données de TARGET et leur utilisation et abrogeant la décision BCE/2010/9 (BCE/2023/3)**

LE CONSEIL DES GOUVERNEURS DE LA BANQUE CENTRALE EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 127, paragraphe 2, premier et quatrième tirets,

vu les statuts du Système européen de banques centrales et de la Banque centrale européenne, et notamment leur article 3.1, premier et quatrième tirets, et leur article 22,

considérant ce qui suit:

- (1) Le système de transferts express automatisés transeuropéens à règlement brut en temps réel (TARGET2) est actuellement régi par l'orientation BCE/2012/27 ⁽¹⁾. À compter du 20 mars 2023, TARGET2 sera remplacé par TARGET, une troisième génération de systèmes de paiement en euros pour les règlements en monnaie de banque centrale. TARGET est régi par l'orientation (UE) 2022/912 de la Banque centrale européenne relative au système de transferts express automatisés transeuropéens à règlement brut en temps réel (TARGET) (BCE/2022/8) ⁽²⁾ de nouvelle génération, et l'orientation BCE/2012/27 est abrogée avec effet à compter du 20 mars 2023. Les systèmes composants de TARGET constituent les successeurs juridiques des systèmes composants de TARGET2 correspondants.
- (2) Tout comme TARGET2, TARGET est structuré comme un ensemble de multiples systèmes à règlement brut en temps réel, chacun d'eux étant un composant exploité par une banque centrale de l'Eurosystème (BC de l'Eurosystème). L'orientation (UE) 2022/912 (BCE/2022/8) harmonise dans toute la mesure du possible les règles des composants de TARGET.
- (3) Les systèmes composants de TARGET2 détenus et exploités par les BC de l'Eurosystème ont été collectivement identifiés comme étant des systèmes de paiement d'importance systémique (SPIS) aux fins du règlement (UE) n° 795/2014 de la Banque centrale européenne (BCE/2014/28) ⁽³⁾. De la même manière, il est prévu que les systèmes composants respectifs de TARGET, en tant que systèmes de paiement remplaçant les systèmes composants en question de TARGET2, relèvent du règlement (UE) n° 795/2014 (BCE/2014/28) et répondent aux exigences de surveillance énoncées dans ledit règlement.
- (4) L'article 28, paragraphe 1, de la première partie de l'annexe I, de l'orientation (UE) 2022/912 (BCE/2022/8) impose certaines obligations de confidentialité à chaque banque centrale (BC) afin de veiller à la confidentialité des informations de paiement appartenant aux participants détenant des comptes TARGET auprès de cette BC.
- (5) L'article 28, paragraphe 3, de la première partie, de l'annexe I, de l'orientation (UE) 2022/912 (BCE/2022/8) autorise chaque BC à divulguer, à certaines fins, des informations sur les paiements concernant le participant obtenues dans le cadre de l'exploitation du composant de TARGET concerné.
- (6) Lorsque l'utilisation des données de paiement agrégées de TARGET ne suffit pas aux BC pour assurer le fonctionnement efficace de TARGET, il convient que les BC aient accès aux données par opération, extraites de TARGET, des participants à tous les composants de TARGET, y compris les détenteurs de BIC adressables. Il est par ailleurs nécessaire que toutes les BC aient accès à ces données par opération pour l'accomplissement des missions publiques de l'Eurosystème, en tant que chargé de la surveillance de TARGET, lorsque les données de paiement agrégées de TARGET sont insuffisantes. En outre, il est nécessaire que toutes les BC aient accès à ces données par opération afin d'effectuer les analyses nécessaires pour appuyer la surveillance prudentielle, la stabilité financière, l'intégration financière, les opérations de marché, les fonctions de résolution et de politique monétaire et le mécanisme de surveillance unique, conformément au principe de séparation.

⁽¹⁾ Orientation de la Banque centrale européenne du 5 décembre 2012 relative au système de transferts express automatisés transeuropéens à règlement brut en temps réel (TARGET2) (BCE/2012/27) (JO L 30 du 30.1.2013, p. 1).

⁽²⁾ Orientation (UE) 2022/912 de la Banque centrale européenne du 24 février 2022 relative au système de transferts express automatisés transeuropéens à règlement brut en temps réel de nouvelle génération (TARGET) et abrogeant l'orientation 2013/47/UE (BCE/2012/27) (BCE/2022/8) (JO L 163 du 17.6.2022, p. 84).

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 795/2014 de la Banque centrale européenne du 3 juillet 2014 concernant les exigences de surveillance applicables aux systèmes de paiement d'importance systémique (BCE/2014/28) (JO L 217 du 23.7.2014, p. 16).

- (7) Il convient que l'accès des BC aux données par opération de tous les participants soit limité à ce qui est nécessaire pour permettre aux BC d'effectuer des analyses quantitatives sur les flux d'opérations entre participants ou de réaliser des simulations chiffrées sur le processus de règlement de TARGET, conformément à l'article 28, paragraphe 3, de la première partie de l'annexe I de l'orientation (UE) 2022/912 (BCE/2022/8) et à ses dispositions d'application, et que cet accès exclue toute les informations relatives aux clients des participants, sauf lorsque ces clients sont des détenteurs de BIC adressables.
- (8) Lorsqu'elles sont réalisées par les BC en tant qu'opérateurs de TARGET, les analyses quantitatives et les simulations chiffrées doivent avoir notamment pour objectif de garantir l'efficacité de la configuration de TARGET, de soutenir la conformité aux attentes en matière de surveillance, d'étudier les défaillances opérationnelles de TARGET, d'analyser les caractéristiques des paiements et les niveaux de liquidité, de suivre les effets de ses mécanismes de tarification et d'effectuer des analyses du rapport coût-bénéfice concernant des éléments et des services supplémentaires. Lorsqu'elles sont menées par les BC en tant que chargées de la surveillance de TARGET, ces analyses quantitatives et simulations chiffrées doivent avoir notamment pour objectif d'analyser et de suivre les risques dans TARGET et de soutenir les évaluations régulières et ponctuelles en matière de surveillance au regard des normes applicables. Lorsqu'elles sont menées par des BC pour soutenir d'autres fonctions essentielles de banque centrale, ces analyses quantitatives et ces simulations chiffrées doivent avoir notamment pour objectif d'étudier les évolutions du marché monétaire, d'évaluer l'intégration financière dans la zone euro et de suivre les soldes des banques centrales et la distribution de liquidité.
- (9) Il est de la plus haute importance de préserver la confidentialité des données par opération. Pour cela, l'accès aux données par opération et leur utilisation doivent être réservés à un petit groupe de personnes désignées parmi les membres du personnel des BC. Outre les règles relatives à l'éthique professionnelle et à la confidentialité s'appliquant aux membres du personnel des BC, le comité des infrastructures de marché (*Market Infrastructure Board* – MIB) doit établir des règles spécifiques pour l'accès aux données par opération et leur utilisation. Les BC doivent faire en sorte que ces règles soient observées par les membres de leur personnel qu'elles ont désignés et le MIB doit effectuer le suivi de ce respect des règles.
- (10) Le MIB doit pouvoir décider de publier une information provenant de l'utilisation des données par opération, à condition que cette information ne permette pas d'identifier les participants ou les clients des participants, directement ou indirectement.
- (11) L'environnement analytique de TARGET permet à l'Eurosystème d'effectuer des analyses quantitatives et des simulations chiffrées en se servant de données par opération.
- (12) En plus de l'article 28, paragraphe 3, de la première partie de l'annexe I de l'orientation (UE) 2022/912 (BCE/2022/8) qui porte sur les données par opération, l'article 28, paragraphe 5, de la première partie de l'annexe I de cette orientation dispose que les BC peuvent utiliser, divulguer ou publier une information sur un paiement concernant le participant ou les clients du participant, pour des motifs notamment statistiques, historiques, scientifiques, dans l'exercice de ses missions publiques ou des missions d'autres institutions publiques auxquelles cette information est divulguée, à condition qu'elle ne permette pas d'identifier, directement ou indirectement, le participant ou les clients du participant. Sans préjudice de la capacité des BC à utiliser, divulguer ou publier cette information en vertu de cet article, il convient que le MIB coordonne les actions des BC.
- (13) Il convient d'étendre les dispositions de la présente décision afin de les appliquer aux banques centrales nationales (BCN) connectées par le biais d'un accord entre ces BCN et les BC de l'Eurosystème,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Champ d'application

La présente décision régit l'accès à certaines données TARGET et leur utilisation conformément à l'article 3 et aux fins énoncées dans celui-ci.

*Article 2***Définitions**

Aux fins de la présente décision, les définitions de l'article 2 de l'orientation (UE) 2022/912 (BCE/2022/8) s'appliquent.

*Article 3***Accès à certaines données de TARGET et utilisation de celles-ci**

1. Conformément à l'article 28, paragraphe 3, de la première partie de l'annexe I de l'orientation (UE) 2022/912 (BCE/2022/8), les BC peuvent, pour autant que nécessaire, avoir accès aux données par opération, extraites de TARGET, de tous les participants à tous les composants de TARGET et utiliser ces données pour l'analyse quantitative et les simulations chiffrées, en vue des objectifs suivants:

- a) assurer le fonctionnement efficace de TARGET et sa surveillance;
- b) effectuer les analyses nécessaires à la surveillance macroprudentielle, à la stabilité financière, à l'intégration financière, aux opérations sur le marché et aux fonctions de résolution et de politique monétaire;
- c) effectuer les analyses nécessaires au mécanisme de surveillance unique, conformément au principe de séparation.

2. L'accès aux données visées au paragraphe 1 et leur utilisation sont limités comme suit:

- a) dans le cadre de la garantie de l'efficacité du fonctionnement et de la surveillance de TARGET, à cinq membres du personnel chargés du fonctionnement de TARGET et à cinq membres du personnel chargés de la surveillance de TARGET, chaque groupe disposant d'un accès distinct aux données;
- b) pour les analyses visées au paragraphe 1, points b) et c), à un groupe composé au maximum de quinze membres du personnel effectuant des recherches, coordonné par les responsables de la recherche du Système européen de banques centrales.

3. Les BC nomment les membres du personnel visés au paragraphe 2. Lorsqu'un membre du personnel chargé du fonctionnement ou des recherches est nommé aux fins du paragraphe 2, cette nomination est soumise à l'approbation du MIB. La nomination des membres du personnel en charge de la surveillance aux fins du paragraphe 2, point a), est soumise à l'approbation du comité des paiements et des infrastructures de marché (*Market Infrastructure and Payments Committee* – MIPC). Les procédures mentionnées au présent article s'appliquent également pour leur remplacement, le cas échéant.

4. Le MIB fixe des règles spécifiques afin d'assurer la confidentialité des données par opération. Les BC font en sorte que ces règles soient observées par les membres du personnel qu'elles ont nommés conformément aux paragraphes 2 et 3. En cas de non-respect des règles spécifiques en question établies par le MIB, les BC s'assurent que les membres du personnel nommés conformément au paragraphe 3 n'aient plus accès aux données visées au paragraphe 1 et qu'ils n'utilisent plus ces données. Le MIB effectue le suivi du respect des dispositions du présent paragraphe.

5. Le conseil des gouverneurs peut également accorder l'accès à d'autres utilisateurs et fixe les règles précises de cet accès. Dans un tel cas, le MIB surveille leur utilisation des données et, notamment, leur respect des règles de confidentialité établies à la fois par le MIB et à l'article 28 de la première partie de l'annexe II de l'orientation (UE) 2022/912 (BCE/2022/8).

*Article 4***Environnement analytique de TARGET**

1. L'environnement analytique de TARGET est établi pour effectuer les analyses quantitatives et les simulations chiffrées visées à l'article 3, paragraphe 1. Il comprend l'environnement analytique et l'outil de simulation.

2. L'environnement analytique est développé et actualisé par la BCE. La Suomen Pankki développe et actualise l'outil de simulation. L'environnement analytique et l'outil de simulation comprennent l'infrastructure technique nécessaire, les outils d'extraction de données, l'outil de simulation et le logiciel analytique.

3. La BCE et la Suomen Pankki concluent avec les BC de l'Eurosystème un accord régissant les services et les spécifications techniques de l'environnement analytique de TARGET. Cet accord inclut les BCN connectées.

Article 5

Publication et divulgation

1. Le MIB peut publier une information provenant de l'utilisation de données par opération, à condition qu'elle ne permette pas d'identifier, directement ou indirectement, le participant ou les clients du participant.
2. Le MIB coordonne la divulgation et la publication par les BC d'informations sur des paiements conformément à l'article 28, paragraphe 5, de la première partie de l'annexe I de l'orientation (UE) 2022/912 (BCE/2022/8).

Article 6

Abrogation

La décision BCE/2010/9 est abrogée avec effet à compter du 20 mars 2023.

Article 7

Entrée en vigueur

1. La présente décision entre en vigueur le cinquième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. La présente décision s'applique à compter du 20 mars 2023.

Fait à Francfort-sur-le-Main, le 6 mars 2023.

La présidente de la BCE
Christine LAGARDE

RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION (UE) 2023/550 DE LA COMMISSION

du 8 mars 2023

sur les programmes nationaux de soutien à la planification de la mobilité urbaine durable

[notifiée sous le numéro C(2023) 1524]

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 292,

considérant ce qui suit:

- (1) Le pacte vert pour l'Europe ⁽¹⁾ fixe l'objectif de parvenir à une économie neutre pour le climat d'ici 2050. Il préconise une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre dues au secteur des transports. La stratégie de mobilité durable et intelligente ⁽²⁾ propose des mesures pour contribuer à la réalisation de cet objectif, notamment des mesures visant à promouvoir une mobilité urbaine durable, intelligente, sûre et saine.
- (2) La communication sur le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine ⁽³⁾ met la priorité sur des solutions de transport plus durables – les transports en commun et publics, la mobilité partagée, la marche et le vélo – dans le but d'intensifier leur utilisation pour améliorer la mobilité porte-à-porte et la rendre plus efficace sur le plan énergétique, tout en contribuant à la santé et au bien-être des citoyens.
- (3) La mobilité urbaine durable contribue à une série de politiques européennes visant à promouvoir une mobilité à émissions faibles ou nulles ⁽⁴⁾, à améliorer la qualité de l'air et la sécurité routière, tout en procurant des avantages annexes pour la santé et le bien-être des citoyens. La planification efficace de la mobilité urbaine peut contribuer à faire progresser les politiques européennes et nationales en la matière directement au niveau local. Comme il est souligné dans la communication sur une vision à long terme pour les zones rurales de l'UE ⁽⁵⁾ et le plan d'action rural de l'UE qui l'accompagne, il est essentiel de mieux intégrer la mobilité urbaine, périurbaine et rurale pour promouvoir des solutions de mobilité durable.
- (4) Le paquet «Mobilité urbaine» de 2013 ⁽⁶⁾ a présenté les plans de mobilité urbaine durable (PMUD) comme un cadre permettant aux villes de planifier et de mettre en œuvre des réponses aux défis de la politique de mobilité urbaine dans l'ensemble de la zone urbaine fonctionnelle. Depuis lors, la Commission encourage l'adoption généralisée de PMUD comme l'un des principaux axes de la politique européenne de mobilité urbaine. Les autorités locales, les urbanistes et les parties prenantes ont largement utilisé le concept de PMUD et les lignes directrices européennes afférentes. Il s'agit d'un outil efficace, solide et flexible sur lequel les villes peuvent s'appuyer pour planifier des mesures de mobilité urbaine.
- (5) Dans son rapport spécial 06/2020 sur la mobilité urbaine durable dans l'UE ⁽⁷⁾, la Cour des comptes européenne a souligné que c'était aux États membres et à leurs villes qu'il incombait de gérer les politiques de mobilité urbaine, conformément au principe de subsidiarité. La Cour a constaté que les mesures de mobilité urbaine locales n'étaient pas toujours en adéquation avec les objectifs de mobilité urbaine durable. Des programmes de soutien aux plans nationaux de mobilité urbaine durable (PMUD) contribueraient à resserrer les liens entre le concept de PMUD et les plans locaux de mobilité urbaine durable.

⁽¹⁾ COM(2019) 640 final.

⁽²⁾ COM(2020) 789 final.

⁽³⁾ COM(2021) 811 final.

⁽⁴⁾ Directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (JO L 188 du 12.7.2019, p. 116).

⁽⁵⁾ COM(2021) 345 final.

⁽⁶⁾ COM(2013) 913 final.

⁽⁷⁾ Rapport spécial 06/2020: Mobilité urbaine durable dans l'UE: pas d'avancée réelle sans l'engagement des États membres.

- (6) Le règlement révisé sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) ⁽⁸⁾ propose que les nœuds urbains du réseau RTE-T adoptent un PMUD conformément aux exigences prévues à son annexe V et qu'ils collectent et communiquent à la Commission des données pertinentes sur la mobilité urbaine. En ce qui concerne les exigences en matière de collecte de données et de notification, l'acte d'exécution correspondant établira la liste des indicateurs de mobilité urbaine durable ainsi que leur méthode de calcul. Après leur adoption, il s'agira des seules exigences contraignantes en matière de PMUD au niveau de l'UE. Les programmes nationaux de soutien aux PMUD apporteront une expertise aux nœuds urbains du réseau RTE-T afin de les aider à répondre à ces exigences.
- (7) Les villes se heurtent à des difficultés pour suivre les progrès relatifs à leurs mesures de mobilité urbaine durable à l'aide d'indicateurs. La collecte de données nécessite des ressources administratives et financières et les villes ont souvent difficilement accès aux données disponibles détenues par les autorités nationales et régionales et d'autres organismes. Les États membres devraient faciliter la collecte, le partage et l'utilisation des données par l'intermédiaire de points d'accès centraux et d'espaces de données décentralisés, afin d'aider les villes à améliorer leurs systèmes de suivi dans les années à venir.
- (8) Un recueil d'orientations non contraignantes en matière de PMUD ⁽⁹⁾ et de documents de référence, élaboré dans le cadre de projets cofinancés par l'UE, est également mis à la disposition de toutes les villes afin de les aider à élaborer et à mettre en œuvre leurs différents PMUD. Les villes sont invitées à utiliser ce corpus d'informations selon leurs propres besoins. Le groupe d'experts de la Commission sur la mobilité urbaine ⁽¹⁰⁾ devrait contribuer à compléter et à rationaliser le recueil d'orientations non contraignantes en matière de PMUD.
- (9) Il y a lieu que les États membres soutiennent les villes dans l'élaboration de leurs PMUD afin de les aider à améliorer la qualité de ces plans et à mieux les aligner sur le cadre de l'UE.
- (10) Néanmoins c'est aux villes qu'incombent en dernier ressort l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre de leurs PMUD, ainsi que la mise en œuvre des mesures qui y sont prévues,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE RECOMMANDATION:

1. OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

1.1. Introduction

Le paquet «Mobilité urbaine» de 2013 a présenté le concept de PMUD ⁽¹¹⁾ comme l'un des principaux axes d'un cadre permettant aux villes et aux régions de relever les défis de la politique de mobilité urbaine. Le concept de PMUD doit être mis à jour afin de tenir compte des nouvelles stratégies de l'UE et d'intégrer de nouvelles priorités stratégiques. C'est ce qui figure à l'annexe de la présente recommandation en tant que concept de PMUD.

Sur la base du concept de PMUD, les lignes directrices relatives aux PMUD donnent aux villes des conseils sur un processus d'élaboration et de mise en œuvre de leurs PMUD.

Au cours des dix dernières années, ce concept a été encouragé par la Commission et largement utilisé par de nombreuses villes de toute l'UE sur une base volontaire pour planifier leur transition vers une mobilité urbaine attrayante, inclusive et durable.

Les villes qui appliquent le concept de PMUD ont estimé qu'il s'agissait d'un outil efficace, complet et flexible, qui permet de dépasser les frontières administratives des villes afin de couvrir l'ensemble de la «zone urbaine fonctionnelle», en tenant compte des liaisons avec les zones périphériques, des flux de navetteurs et des liaisons entre les zones urbaines et rurales.

Dans le document de travail des services de la Commission sur le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine ⁽¹²⁾, il est mis en exergue que les PMUD constituent un cadre de planification à long terme cohérent, dans lequel toutes les parties concernées interviennent. La résilience du concept a été démontrée en particulier lors de la pandémie de COVID-19: de nombreuses villes dotées d'un PMUD sont ainsi parvenues à adapter rapidement et efficacement leurs politiques de mobilité. Elles ont ensuite pu apporter des modifications à leurs systèmes de mobilité plus facilement que celles qui ne disposaient pas de plans comparables. Dans un grand nombre de cas, les PMUD existants contenaient déjà des procédures d'urgence et de résilience.

⁽⁸⁾ COM(2021) 812 final.

⁽⁹⁾ Les orientations en matière de PMUD consistent en des lignes directrices pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de mobilité urbaine durable et d'autres documents de référence, disponibles sur le portail de l'observatoire de la mobilité urbaine (portail ELTIS); <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>

⁽¹⁰⁾ Décision C(2022) 5320 de la Commission du 28 juillet 2022 instituant le groupe d'experts de la Commission sur la mobilité urbaine; groupe d'experts sur la mobilité urbaine.

⁽¹¹⁾ Voir annexe de la communication de la Commission du 17 décembre 2013 intitulée «Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources», COM(2013) 913 final.

⁽¹²⁾ COM(2021) 811 final.

Il ressort toutefois de l'évaluation du paquet «Mobilité urbaine» de 2013 que l'adoption inégale des PMUD dans les États membres constitue un handicap majeur. De nombreuses villes n'ont toujours pas de PMUD et la qualité des PMUD existants est très variable. Il existe en outre un déséquilibre manifeste entre les États membres en ce qui concerne la couverture totale des villes dotées de PMUD.

Les États membres sont donc destinataires de la présente recommandation.

1.2. Nécessité d'agir au niveau des États membres

Sur la base de toute l'expérience acquise depuis 2013 et le début de l'utilisation du concept de PMUD, l'évaluation du paquet «Mobilité urbaine» de 2013 a montré que les capacités et les compétences, en particulier au sein des villes de petite taille et de taille moyenne, demeuraient problématiques, de même que l'absence de participation et de soutien au niveau national.

Ce constat met en évidence la nécessité générale de garantir une certaine cohérence avec le concept de PMUD et de coordonner les différentes activités entreprises par les villes et les zones urbaines pour assurer l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi de leurs plans de mobilité.

Comme indiqué dans le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine, il est nécessaire de renforcer la gouvernance et l'appropriation au niveau national, de mettre en place un cadre de soutien afin d'aligner plus étroitement les PMUD sur le concept de PMUD, en tenant compte des circonstances locales, des pratiques de planification et des structures institutionnelles, conformément au principe de subsidiarité.

1.3. Lien avec le RTE-T

La proposition de règlement RTE-T révisé ⁽¹³⁾ prévoit le renforcement du rôle des villes en tant que nœuds essentiels pour un transport durable, sûr, efficace et multimodal en Europe et ailleurs. Afin de permettre le bon fonctionnement du réseau RTE-T, la Commission a proposé que, d'ici le 31 décembre 2025, les États membres veillent à ce que les nœuds urbains du réseau RTE-T adoptent un PMUD et collectent des données pertinentes sur la mobilité urbaine.

Les nœuds urbains devraient tenir compte de l'incidence des différentes mesures de mobilité urbaine sur les flux de trafic de voyageurs et de marchandises le long du réseau RTE-T. Les mesures prévues devraient viser à assurer un transit, un contournement ou une interconnexion fluides à travers les nœuds urbains, notamment par les véhicules à émissions nulles. Elles devraient contribuer à réduire la congestion, à accroître la part modale des transports publics et des modes actifs, à améliorer la sécurité routière et à supprimer les goulets d'étranglement qui ont une incidence sur les flux de trafic sur le réseau RTE-T.

La présente recommandation vise donc également à apporter un soutien supplémentaire aux États membres et aux villes quant à la manière de se préparer en vue de respecter les exigences proposées en matière de nœuds urbains.

La présente recommandation est sans préjudice de l'adoption future d'un règlement RTE-T révisé sur la base de la proposition susmentionnée et des obligations qu'elle prévoit en ce qui concerne les PMUD.

1.4. Coordination au niveau local pour favoriser des synergies entre les approches sectorielles et d'aménagement du territoire

L'élaboration des PMUD nécessite une approche intégrée axée sur deux dimensions: l'intégration de la mobilité urbaine dans la planification du réseau d'un système de transport («approche de réseau») et l'intégration dans une stratégie intersectorielle de développement urbain durable («approche axée sur le lieu»).

Les transports constituent un volet essentiel d'une approche efficace et efficiente de l'aménagement intégré du territoire au niveau urbain/local. Il convient donc d'élaborer et de mettre en œuvre des PMUD en étroite coordination avec les plans de mobilité locaux et régionaux, les plans d'aménagement du territoire et les plans sectoriels pertinents. Cette démarche permet, en plus de mieux aligner les PMUD sur les objectifs des politiques sectorielles, de réduire également la charge administrative qui pèse sur les autorités locales.

Les États membres devraient veiller à ce que les objectifs des politiques sectorielles et la planification de la mobilité urbaine soient compatibles et cohérents, de la manière suivante:

- en aidant les villes à transformer les objectifs européens et nationaux en politiques, stratégies et documents de planification urbains locaux, comme les PMUD, les plans de logistique urbaine durable, les plans d'action pour l'énergie durable et le climat, les contrats climatiques et l'accord des villes vertes,

⁽¹³⁾ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, COM(2021) 812 final.

- en couvrant les besoins et les particularités des villes et des zones urbaines dans les stratégies et documents de planification globaux au niveau national ou régional, tels que les plans de transport nationaux et régionaux, les cadres d'action nationaux pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, les plans nationaux en matière d'énergie et de climat et les stratégies de santé publique; en mettant au point des stratégies de développement urbain durable,
- en répondant aux besoins et aux particularités des villes et des zones urbaines dans le cadre des actions nationales relatives aux engagements pris à l'échelle européenne et internationale, comme le semestre européen et les plans de travail relatifs aux corridors de réseau central RTE-T.

2. PROGRAMME NATIONAL DE SOUTIEN AUX PMUD

2.1. Objectifs

La Commission invite chaque État membre à mettre en place un programme national de soutien aux PMUD afin d'aider les villes à renforcer la gouvernance et à accroître la coordination, la planification et l'adoption de politiques de mobilité urbaine durable à l'échelle nationale, ainsi qu'à améliorer la coordination entre les régions et les villes et entre les zones urbaines et rurales.

2.2. Champ d'application du programme

Les programmes nationaux de soutien aux PMUD devraient prévoir des mesures visant à :

- élaborer des orientations nationales pour la planification de la mobilité urbaine sur la base du concept actualisé de PMUD, présenté à l'annexe de la présente recommandation de la Commission, compte tenu des lignes directrices relatives aux PMUD ⁽¹⁴⁾, en abordant de manière intégrée la mobilité des voyageurs, le transport de marchandises et la logistique,
- fournir une assistance technique et le soutien d'experts,
- mettre au point une approche nationale de la préparation et de la mise en œuvre des PMUD dans toutes les villes, en coopération avec les zones périurbaines et rurales autour de chaque ville, afin de couvrir l'ensemble de la zone urbaine fonctionnelle (la ville et sa zone de navettage),
- animer le réseau national de régions et de villes afin de favoriser l'apprentissage par les pairs et d'échanger des bonnes pratiques, y compris au niveau des régions ultrapériphériques de l'UE et d'autres régions reculées, des zones insulaires, périphériques et faiblement peuplées,
- mettre en œuvre un programme de formation à destination des villes, y compris le renforcement des capacités,
- fournir un soutien financier aux villes pour le recrutement et le maintien des capacités administratives et pour le recrutement d'experts temporaires,
- organiser et coordonner des campagnes de communication et des activités en rapport avec les PMUD,
- sensibiliser aux informations et aux orientations publiées sur le portail de l'observatoire européen de la mobilité urbaine ⁽¹⁵⁾,
- examiner la qualité des PMUD et conseiller sur la façon de les améliorer conformément au concept de PMUD, ce qui permettra de faciliter l'élaboration des PMUD le cas échéant pour pouvoir bénéficier d'un financement public ou privé,
- examiner le cadre législatif national afin de déceler les obstacles à l'élaboration de PMUD efficaces dans les villes,
- aider les autorités compétentes à améliorer la coordination au niveau de la fourniture d'infrastructures et de services de transport dans la zone urbaine fonctionnelle,
- aider les autorités locales à intégrer et à améliorer la coordination entre les PMUD et l'aménagement du territoire, à renforcer l'alignement et les synergies avec les plans d'action en matière d'énergie durable et de climat, les plans de logistique urbaine durable et les autres plans pertinents,
- renforcer le suivi de la mise en œuvre des PMUD, grâce à la mise en place de mécanismes servant à mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs des PMUD,

⁽¹⁴⁾ Lignes directrices pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de mobilité urbaine durable, disponibles sur le portail de l'observatoire de la mobilité urbaine (portail ELTIS); <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

⁽¹⁵⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>

- calculer des indicateurs de mobilité urbaine durable, conformément à la méthode ⁽¹⁶⁾ de la Commission, coordonner et soutenir la collecte de données et faciliter l'accès, le partage et l'utilisation des données nationales, régionales ou privées nécessaires au calcul des indicateurs de mobilité urbaine,
- assurer le suivi des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs des politiques sectorielles, y compris en ce qui concerne la décarbonation et la sécurité routière; aider les villes à mettre au point des mécanismes de collecte de données désagrégées, y compris par genre,
- mettre régulièrement à jour les sections consacrées aux villes et aux plans nationaux du portail de l'observatoire européen de la mobilité urbaine,
- soutenir la mise en œuvre des aspects liés à la mobilité urbaine de la mission pour des villes neutres pour le climat et intelligentes.

Il convient de déterminer le champ d'application du programme de soutien en coopération avec les villes et les régions et de l'examiner régulièrement en fonction de leurs besoins et des observations reçues de leur part.

2.3. Financement et assurance de la qualité

Les PMUD constituent un cadre efficace pour la planification et la réalisation d'investissements publics ou privés en matière de mobilité urbaine.

Les États membres devraient prendre des mesures pour communiquer et soutenir les possibilités de financement, améliorer la qualité des PMUD et faire en sorte qu'ils correspondent mieux au concept de PMUD.

Un large éventail d'instruments de financement européens, nationaux et régionaux peuvent soutenir les processus de PMUD, notamment:

- le mécanisme pour l'interconnexion en Europe,
- le Fonds européen de développement régional et le Fonds de cohésion, y compris Interreg et Urbact,
- Horizon Europe, y compris les missions et les actions Civitas,
- le programme InvestEU, la facilité pour la reprise et la résilience (FRR) et REPowerEU,
- le programme pour une Europe numérique,
- le Fonds pour une transition juste,
- le Fonds pour l'innovation,
- l'instrument d'appui technique qui fournit aux États membres de l'UE une expertise technique sur mesure,
- les dispositifs nationaux,
- le financement privé (par exemple, les obligations vertes).

En outre, la communauté de la connaissance et de l'innovation de l'EIT sur la mobilité urbaine propose un soutien aux États membres, aux régions et aux villes lors de la mise en œuvre de leurs PMUD.

2.4. Gestion des programmes PMUD au niveau national

Les États membres devraient désigner un bureau national de gestion des programmes PMUD comme point de contact pour les questions relatives à ces plans en rapport avec les villes et les zones urbaines. Il convient de mettre en place ces bureaux en coopération avec les autorités nationales, régionales et locales.

Les bureaux devraient disposer de l'expertise technique et des ressources juridiques, financières et humaines nécessaires pour élaborer et mettre en œuvre les programmes nationaux de soutien aux PMUD.

Ils devraient être neutres et transparents et faire participer les régions, les villes et les zones rurales à leur travail. Ils devraient être conseillés par un groupe d'experts composé de représentants des ministères, des régions, des villes, des zones rurales et des universités compétents et d'autres acteurs de la mobilité urbaine concernés.

Ce groupe d'experts pourrait jouer un rôle déterminant dans la conception et l'évaluation du programme national de soutien aux PMUD, en approuvant les documents d'orientation nationaux sur les PMUD et en servant de forum d'experts indépendants, ce qui contribuerait à la bonne mise en œuvre des orientations européennes et nationales en matière de PMUD. Les États membres devraient s'appuyer sur les régimes d'aide existants en faveur des villes. Les bureaux de gestion des programmes devraient regrouper les programmes existants mis en œuvre au niveau infranational et régional afin de garantir une approche coordonnée, y compris en ce qui concerne les contraintes particulières des zones reculées et périphériques et des régions ultrapériphériques.

⁽¹⁶⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_fr

Les bureaux pourraient se situer dans un ministère, une agence ou un organisme spécialisé, en fonction de la structure administrative de l'État membre. Des bureaux régionaux pourraient s'ajouter aux bureaux nationaux, en particulier au sein des grands États membres ou des États membres fédéraux.

Conformément au principe de subsidiarité, c'est aux villes que devraient incomber en dernier ressort l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre de leurs PMUD.

2.5. Interaction des bureaux nationaux de gestion des programmes avec la Commission européenne

Les bureaux nationaux de gestion des programmes devraient servir de premier point de contact des États membres avec la Commission pour les échanges et la coordination en ce qui concerne les services de soutien aux PMUD.

Le soutien à la mise en œuvre des PMUD constitue l'une des principales tâches du groupe d'experts sur la mobilité urbaine, créé à la suite de l'adoption du nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine et au sein duquel des représentants des États membres, des régions, des villes et d'autres parties prenantes se réunissent pour débattre de la politique de l'UE en matière de mobilité urbaine, y compris en ce qui concerne les PMUD. Les bureaux nationaux de gestion des programmes devraient donc travailler en étroite collaboration avec les représentants de leurs États membres au sein du groupe d'experts et contribuer activement à celui-ci.

2.6. Information de la Commission européenne sur les mesures prises

Les États membres sont invités à informer la Commission des mesures prises chaque année à la suite de la présente recommandation. Les informations doivent être transmises pour la première fois un an après l'adoption de la présente recommandation.

Il convient que les informations communiquées contiennent notamment:

- le programme national de soutien aux PMUD,
- les coordonnées du bureau national de gestion des programmes PMUD,
- le plan de travail du bureau du programme national de soutien aux PMUD,
- un résumé des rapports annuels sur la mise en œuvre du plan de travail (notamment les progrès quantifiés relatifs aux indicateurs clés de performance, les principales étapes et les problèmes éventuels recensés ainsi que les mesures d'atténuation envisagées) et les enseignements tirés.

3. DESTINATAIRES

Les États membres sont destinataires de la présente recommandation.

Fait à Bruxelles, le 8 mars 2023.

Par la Commission
Adina VĂLEAN
Membre de la Commission

ANNEXE

Le concept actualisé de plan de mobilité urbaine durable**1. INTRODUCTION**

Un plan de mobilité urbaine durable (PMUD) est un plan stratégique conçu pour répondre aux besoins de mobilité des particuliers et des entreprises dans les villes et leurs environs, dans le but d'améliorer la qualité de vie. Il s'agit d'un cadre unique qui permet de relever tous les défis communs en matière de mobilité urbaine pour l'ensemble de la zone urbaine fonctionnelle. Un PMUD fournit une approche globale, fondée sur une vision, souple et résiliente en servant de plan de mobilité à long terme constitué notamment de plusieurs séries de mesures visant des objectifs et des cibles à court terme et dont la réalisation peut être accélérée pour répondre à l'évolution des besoins.

Depuis 2013, la Commission encourage l'adoption généralisée de PMUD comme l'un des fondements de sa politique de mobilité urbaine, ce qui témoigne du potentiel des PMUD à aider les villes et les régions à relever des défis communs dans leur transition vers une mobilité urbaine durable et à garantir une meilleure qualité de vie. Dans son paquet «Mobilité urbaine» de 2013 ⁽¹⁾, la Commission européenne a invité les autorités locales à placer les PMUD au centre de leur approche pour répondre aux questions de mobilité urbaine. Des lignes directrices de l'UE ont été publiées afin de soutenir les autorités locales tout au long du processus d'élaboration des PMUD.

Au cours des dernières années, une quantité importante de conseils et d'orientations ont été élaborés avec la communauté de la planification de la mobilité urbaine, qui ont donné lieu à un ensemble de documents d'orientation complémentaires sur des aspects spécifiques liés aux PMUD, mis à la disposition des villes et des parties prenantes par l'observatoire européen de la mobilité urbaine ⁽²⁾. Un outil d'autoévaluation a aussi été conçu pour aider les villes à comprendre les forces et les faiblesses de leurs plans de mobilité urbaine durable ⁽³⁾.

Le concept initial de PMUD ⁽⁴⁾ qui est apparu dans le paquet «Mobilité urbaine» de 2013 comprenait huit grands principes directeurs. Le concept actuel de PMUD les conserve tout en actualisant ce qui doit l'être.

1.1. Contexte

Conformément à la nouvelle charte de Leipzig ⁽⁵⁾, *les villes doivent établir des stratégies de développement urbain intégrées et durables et assurer leur mise en œuvre pour la ville dans son ensemble, de ses zones fonctionnelles à ses quartiers.*

La planification de la mobilité urbaine durable est donc essentielle pour une mobilité efficace et durable dans les villes, y compris les nœuds urbains du RTE-T, et importante pour le fonctionnement global du réseau et pour garantir une planification d'urgence et une certaine résilience en cas de problèmes majeurs.

Il est proposé que les nœuds urbains répondent aux exigences essentielles en matière de PMUD figurant à l'annexe V de la proposition de règlement RTE-T révisé de la Commission ⁽⁶⁾. Ce concept est sans préjudice de toutes les obligations contraignantes pour les nœuds urbains relatives à l'adoption des PMUD et à leur contenu, qui sont établies dans le futur règlement RTE-T révisé. En s'appuyant sur les exigences ainsi proposées, ce concept offre davantage d'informations et définit les éléments qui sont recommandés pour élaborer un PMUD, qu'une ville soit ou non un nœud urbain.

1.2. Raisons de l'actualisation du concept de PMUD

Compte tenu des évolutions majeures des dernières années et grâce à l'expérience pratique acquise au cours de la dernière décennie dans le cadre de la mise en œuvre du concept, il est désormais possible de l'actualiser, afin que les PMUD puissent contribuer plus efficacement à la réalisation des objectifs et des engagements de plus en plus ambitieux dans les domaines des transports, du climat, de la santé et de la société.

⁽¹⁾ COM(2013) 913 final.

⁽²⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

⁽³⁾ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

⁽⁴⁾ Annexe 1 de la communication de la Commission «Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources» (https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF).

⁽⁵⁾ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/brochure/new_leipzig_charter/new_leipzig_charter_en.pdf

⁽⁶⁾ COM(2021) 812/2.

Les orientations politiques actuelles sont définies, en particulier, dans le pacte vert pour l'Europe ⁽⁷⁾, la stratégie de mobilité durable et intelligente ⁽⁸⁾ et le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine ⁽⁹⁾. Dans le paquet «Ajustement à l'objectif 55» ⁽¹⁰⁾ ainsi que dans les paquets «Mobilité verte et efficace» et REPowerEU ⁽¹¹⁾, la Commission a récemment présenté des propositions législatives pertinentes. Le concept de PMUD doit surtout mieux intégrer les aspects liés au climat et à l'énergie, sans négliger la sécurité, l'inclusion et l'accessibilité, ainsi que les aspects liés au transport de marchandises et à la logistique des transports locaux.

Plus précisément, le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine indique que le concept actualisé de PMUD devrait établir clairement que la priorité est de favoriser des solutions durables, notamment les transports actifs, en commun et publics, ainsi que la mobilité partagée (y compris pour les liaisons entre zones urbaines et zones rurales), qui intègrent pleinement les aspects liés à la résilience ainsi que les plans de logistique urbaine durable, fondés sur des véhicules et des solutions à émissions nulles. Il convient de le compléter en anticipant la nécessité de disposer d'indicateurs et d'exigences spécifiques concernant les PMUD pour les nœuds urbains du RTE-T ⁽¹²⁾.

Enfin, les instruments de planification dans les domaines de la mobilité, de l'énergie, de la durabilité et de l'occupation des sols doivent être davantage complémentaires. De cette manière, le concept révisé permettra également de créer des liens plus étroits entre les PMUD et d'autres plans urbains pertinents portant sur l'énergie et le climat, en particulier les plans d'action en faveur de l'énergie durable et du climat (PAEDC).

2. UN CONCEPT POUR LES PMUD

Ce concept présente une approche recommandée des PMUD pour les zones urbaines, quelle que soit leur taille. Il convient d'élaborer et de mettre en œuvre un PMUD conformément aux principes directeurs suivants.

2.1. Des buts et objectifs clairs et mesurables

Le PMUD a pour objectif principal d'améliorer l'accessibilité de la zone urbaine fonctionnelle ⁽¹³⁾ et de permettre une mobilité à faibles émissions, de haute qualité, sûre et durable vers la zone urbaine fonctionnelle, à travers celle-ci et en son sein. Le PMUD devrait notamment soutenir la mobilité à émissions nulles et la mise en œuvre d'un système de transport urbain qui contribue à améliorer le fonctionnement global du réseau de transport, en particulier par le développement d'infrastructures permettant la circulation fluide de véhicules à émissions nulles et de plateformes multimodales de transport de voyageurs afin de faciliter les liaisons du premier et du dernier kilomètre, et de terminaux de fret multimodaux desservant les zones urbaines.

Un PMUD devrait donc comprendre des objectifs spécifiques afin de soutenir le développement d'un système de transport urbain qui:

- est sûr, accessible, abordable et inclusif pour tous les utilisateurs, y compris les groupes défavorisés et les personnes handicapées ou à mobilité réduite, et qui tient compte de la dimension de genre et de l'évolution démographique,
- répond aux besoins de tous les usagers en matière de mobilité, y compris le vélo et la marche, la logistique urbaine, les flux de marchandises et de voyageurs longue distance sur le réseau RTE-T, ainsi que les flux en provenance des zones périurbaines et rurales autour de chaque ville, afin de couvrir l'ensemble de la zone urbaine fonctionnelle (ville et zone de navetage),
- répond aux exigences en matière de durabilité, de protection du climat et de résilience, en conciliant la nécessité de garantir la viabilité économique, l'équité sociale et la protection de la santé et de l'environnement,
- maximise l'efficacité des systèmes de mobilité urbaine, en tenant compte du rapport coût-efficacité ainsi que des externalités des différents modes de transport liées notamment à la congestion, aux polluants atmosphériques et sonores, aux émissions de CO₂, aux décès et blessures causés par les accidents de la route et à leur incidence sur la biodiversité,
- contribue à rendre l'environnement urbain plus attrayant, notamment grâce à un meilleur partage de l'espace public,

⁽⁷⁾ COM(2019) 640 final.

⁽⁸⁾ COM(2020) 789 final.

⁽⁹⁾ COM(2020) 811 final.

⁽¹⁰⁾ COM(2021) 550 final.

⁽¹¹⁾ COM(2022) 230 final.

⁽¹²⁾ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, COM(2021) 812 final.

⁽¹³⁾ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20\(OECD%2C%202012\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20(OECD%2C%202012))

- améliore la qualité de vie et bénéficie à la santé publique, en tenant compte des objectifs de développement durable des Nations unies ⁽¹⁴⁾, et veille à ce que les infrastructures et les services de transport urbain soient sûrs, sécurisés et confortables pour tous, y compris pour les groupes vulnérables de la société et les femmes,
- améliore la sécurité et la sûreté de la circulation, notamment pour les usagers de la route actifs et vulnérables (les piétons, les cyclistes, les personnes âgées, les enfants, les personnes handicapées et à mobilité réduite, par exemple), les services et les espaces publics, en s'efforçant de réaliser la «Vision zéro» ⁽¹⁵⁾ en matière de sécurité routière en milieu urbain, conformément à la déclaration de La Valette ⁽¹⁶⁾,
- réduit toutes les sources de pollution des transports, comme l'air, le bruit, les particules et les microplastiques, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports, et améliore son efficacité énergétique, en visant une mobilité urbaine à émissions nulles conformément aux objectifs du pacte vert pour l'Europe, à la stratégie de mobilité durable et intelligente ⁽¹⁷⁾, au plan d'action «zéro pollution» ⁽¹⁸⁾ et à la loi sur le climat, en tenant compte des plans nationaux en matière d'énergie et de climat, des plans pour la qualité de l'air et des plans d'action locaux en matière d'énergie durable et de climat,
- contribue à améliorer la connectivité et le fonctionnement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et du système de transport européen dans son ensemble, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

2.2. Une vision à long terme et un plan de mise en œuvre clair

Un PMUD présente une stratégie à long terme existante – ou est lié à cette stratégie – pour le développement futur de la zone urbaine fonctionnelle et, dans ce contexte, le développement futur d'infrastructures de transport et de services de mobilité multimodale. Il comprend également un plan d'exécution pour la mise en œuvre à court terme de la stratégie. Il devrait s'inscrire dans une approche intégrée du développement durable de la zone urbaine et être lié à la planification de l'occupation des sols, de l'aménagement du territoire et des politiques sectorielles (par exemple, en matière de climat et d'énergie).

Un PMUD devrait donc contenir les éléments suivants:

- un calendrier et un plan budgétaire, assorti des sources de financement nécessaires correctement déterminées; un plan d'exécution portant idéalement sur trois à dix ans,
- des responsabilités et des ressources clairement établies, y compris les ressources requises pour chaque acteur.

2.3. Évaluation du fonctionnement actuel et futur

Un PMUD devrait reposer sur une évaluation minutieuse du fonctionnement actuel et futur du système de transport urbain et s'appuyer sur un système de suivi complet, couvrant les aspects suivants:

- une analyse de la situation, un scénario de départ et un scénario final, commençant par un examen complet de la situation actuelle et l'établissement d'un scénario de départ qui permet d'évaluer les progrès futurs; il convient également de prévoir une évaluation de l'incidence des mesures proposées,
- des objectifs et des cibles spécifiques: un PMUD devrait définir des objectifs de fonctionnement spécifiques et réalistes qui sont liés à l'analyse de la situation et qui sont ambitieux du point de vue de sa finalité et de ses objectifs généraux. Il devrait également fixer des cibles mesurables, le cas échéant, sur la base d'une évaluation réaliste du scénario de départ et des ressources disponibles et en tenant compte des objectifs spécifiques,
- des indicateurs de performance, de préférence fondés sur les indicateurs de mobilité urbaine durable ⁽¹⁹⁾, afin de décrire la situation actuelle du système de transport urbain et d'assurer le suivi des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs fixés.

⁽¹⁴⁾ <https://www.undp.org/fr/sustainable-development-goals>

⁽¹⁵⁾ https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero_en

⁽¹⁶⁾ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/fr/pdf>

⁽¹⁷⁾ COM(2020) 789 final.

⁽¹⁸⁾ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_fr

⁽¹⁹⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_fr

2.4. Développement intégré de tous les modes de transport tout en mettant l'accent sur les modes de transport les plus durables

Un PMUD devrait promouvoir le transport multimodal par l'intégration des différents modes et grâce à des mesures visant à faciliter une mobilité harmonieuse et durable. Il devrait comprendre des actions visant à accroître la part des modes de transport les plus durables tels que les transports publics, la mobilité active, la mobilité partagée ⁽²⁰⁾, la logistique urbaine à émissions nulles et, le cas échéant, le transport par voie navigable intérieure et le transport maritime.

Il devrait également comprendre des actions visant à promouvoir la mobilité à émissions nulles, notamment en ce qui concerne l'écologisation de la flotte urbaine, à réduire la congestion et à améliorer la sécurité routière, notamment en faveur des usagers vulnérables de la route.

Le plan propose un ensemble intégré de mesures techniques, infrastructurelles, politiques et non contraignantes visant à améliorer le fonctionnement et le rapport coût-efficacité eu égard aux buts et objectifs spécifiques énoncés.

Un PMUD devrait donc couvrir les aspects suivants:

- les services de transports publics et en commun ainsi que la mobilité partagée, au moyen d'une stratégie spécifique visant à améliorer leur qualité, leur couverture, leur sécurité, leur intégration et leur accessibilité,
- les transports non motorisés, au moyen d'un plan visant à rendre la marche, le vélo et la micromobilité plus attrayants, plus sûrs et plus sécurisés, en vue de mettre en place un réseau global et de qualité,
- la multimodalité, afin de mieux intégrer les différents modes de transport des voyageurs et des marchandises,
- la sécurité routière en milieu urbain, afin de réaliser la «Vision zéro» en ce qui concerne les décès et les blessures graves causés par les accidents de la route, en particulier des usagers vulnérables de la route comme les piétons et les cyclistes,
- la réduction de la congestion et l'optimisation de l'utilisation des infrastructures liées aux mesures de gestion du stationnement, y compris l'optimisation des infrastructures de recharge, en explorant les possibilités de réaffectation de l'espace routier et urbain à des modes non motorisés ou à des utilisations autres que les transports,
- la logistique urbaine, y compris les livraisons à domicile et la gestion du parc de véhicules commerciaux (les taxis, par exemple), au moyen de mesures visant à améliorer l'efficacité tout en atténuant les externalités telles que les émissions de gaz à effet de serre, les polluants, le bruit et la congestion (il convient d'aligner de manière intégrée un PMUD et tout plan spécifique de logistique urbaine),
- les plans de gestion de la mobilité, au moyen de mesures ayant pour objet d'induire un changement vers des schémas de mobilité plus durable chez les navetteurs, les consommateurs et les étudiants (y compris ceux qui proviennent des zones périurbaines et rurales avoisinantes) dans des secteurs tels que l'emploi, l'éducation, la santé, le commerce de détail et le tourisme/l'événementiel,
- la numérisation, y compris les systèmes de transport intelligents (STI), tels que les services numériques de mobilité multimodale qui facilitent l'accès à l'information, la réservation, le voyage payant et la récupération de billets dans tous les modes de transport, ainsi que la collecte de données (par exemple par des opérateurs privés, les mégadonnées, l'intelligence artificielle, les jumeaux numériques, l'internet des objets, etc.), afin de soutenir la préparation, la mise en œuvre et le suivi des mesures prévues dans un PMUD.

2.5. Approche intégrée de la mobilité des voyageurs et de la logistique et du transport de marchandises en milieu urbain

Il convient d'envisager pleinement la logistique urbaine ainsi que les liens avec le transport de marchandises à longue distance et de les intégrer dans un PMUD afin de garantir une approche systématique de tous les aspects de la mobilité d'une ville et d'atteindre l'objectif zéro émissions pour la logistique urbaine et les livraisons du dernier kilomètre. Les questions spécifiques de logistique urbaine pourraient être abordées dans le cadre d'un plan de logistique urbaine durable spécifique et aligné.

Pour les zones urbaines concernées, le PMUD devrait dûment tenir compte de l'incidence qu'ont les mesures prises dans le cadre urbain sur les flux de trafic de voyageurs et de marchandises sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), dans le but d'assurer un transit, un contournement ou une interconnexion fluides à travers les nœuds urbains et autour d'eux, notamment par les véhicules à émissions nulles. Il devrait notamment comprendre des actions visant à réduire la congestion, à améliorer la sécurité routière et à supprimer les goulets d'étranglement qui ont une incidence sur les flux de trafic sur le RTE-T.

⁽²⁰⁾ Dans le présent document, la mobilité partagée désigne l'utilisation partagée de modes de transport, comme la location de véhicules en libre-service (vélos, scooters, voitures, etc.), le covoiturage (partage de l'habitacle d'un véhicule) et les services de transport à la demande (services de course à la demande comme les taxis).

2.6. Approche participative et coordination avec d'autres initiatives pertinentes

L'élaboration et la mise en œuvre d'un PMUD devraient être fondées sur une approche intégrée et participative caractérisée par un degré élevé de coopération, de coordination et de consultation entre les différents niveaux de gouvernance et les autorités compétentes. Le grand public ainsi que les représentants de la société civile et les acteurs économiques devraient également y être associés.

À cette fin, les autorités locales de planification devraient mettre en place des structures et des procédures adéquates.

Ce processus devrait notamment prévoir:

- la participation adéquate des acteurs concernés de la zone urbaine fonctionnelle, tels que les résidents, les représentants des organisations de la société civile et les acteurs économiques, à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan dès le début et tout au long du processus, afin de garantir un niveau élevé d'adhésion et de soutien,
- une consultation interservices et une coopération au niveau local et régional afin d'assurer la cohérence et la complémentarité avec les politiques, les stratégies et les mesures locales et régionales, en particulier en ce qui concerne l'occupation des sols et l'aménagement du territoire; les plans d'écologisation urbaine ⁽²¹⁾, l'énergie; la santé; l'éducation; les services sociaux; l'application de la loi et le maintien de l'ordre,
- un échange étroit avec les autorités compétentes chargées de fournir des infrastructures et des services de transport dans la zone urbaine fonctionnelle (zones urbaines, périurbaines et rurales voisines) et à différents niveaux d'administration et de gouvernement.

2.7. Suivi, examen, rapports et assurance qualité

Un PMUD devrait comprendre des objectifs, des cibles et des indicateurs qui doivent servir de référence pour les performances actuelles et futures des systèmes de transport urbain à tout le moins concernant les émissions de gaz à effet de serre, la congestion, les décès et les blessures graves causés par les accidents de la route, la répartition modale et l'accès aux services de mobilité, ainsi que les données sur la pollution atmosphérique et sonore dans les villes. La mise en œuvre d'un PMUD devrait faire l'objet d'une surveillance au moyen de ces indicateurs de performance.

Les autorités locales devraient notamment mettre en place des mécanismes permettant d'assurer le suivi des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de leur PMUD et de prendre des mesures correctives en temps utile si nécessaire. Les États membres devraient aider les villes dans cette tâche et veiller à la qualité du PMUD et à sa conformité avec les exigences du concept de PMUD, conformément à la recommandation de la Commission sur les programmes nationaux de soutien aux PMUD.

Les progrès accomplis dans la réalisation de la finalité et des objectifs spécifiques d'un PMUD et dans la réalisation des cibles qui y sont fixées devraient faire l'objet d'une évaluation régulière au moyen des indicateurs de résultat sélectionnés ⁽²²⁾. Il est nécessaire de prendre des mesures appropriées pour garantir un accès rapide aux données et statistiques pertinentes. Il convient d'utiliser un rapport de suivi comme base pour examiner la mise en œuvre du PMUD.

Afin d'étayer le suivi, il convient d'encourager l'utilisation de prévisions pour anticiper les besoins et les défis futurs. Ces prévisions peuvent s'appuyer sur des outils numériques, tels que les jumeaux numériques locaux.

2.8. Orientation et soutien au niveau européen

La Commission européenne continuera de fournir des informations sur les PMUD par l'intermédiaire du service européen d'information sur le transport local – l'observatoire européen de la mobilité ⁽²³⁾ notamment des lignes directrices relatives aux PMUD et des documents de référence sur des aspects spécifiques des PMUD ⁽²⁴⁾.

Le groupe d'experts de la Commission sur la mobilité urbaine ⁽²⁵⁾, créé à la suite de l'adoption du nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine, contribuera à compléter et à rationaliser ces documents.

⁽²¹⁾ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/urban-greening-platform_en

⁽²²⁾ Comme les indicateurs de mobilité urbaine durable disponibles à l'adresse: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_fr

⁽²³⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans>

⁽²⁴⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>; <https://www.eltis.org/mobility-plans/practitioner-briefings>

⁽²⁵⁾ Groupe E03863 (<https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=fr&groupID=3863>).

RÈGLEMENTS INTÉRIEURS ET DE PROCÉDURE

DÉCISION n° 2019/1 DU COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS

(à la suite d'une consultation écrite)

relative à l'adoption du budget de la Communauté des transports pour l'année 2019 [2023/551]

LE COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS,

vu le traité instituant la Communauté des transports, et notamment son article 24, paragraphe 1, et son article 35,

DÉCIDE:

Article premier

Le budget de la Communauté des transports pour l'année 2019, joint à la présente décision, est adopté.

Article 2

La Commission européenne est chargée de mettre en œuvre le budget et d'engager les travaux du secrétariat permanent de la Communauté des transports conformément à l'article 3.

Article 3

L'article 2 est applicable à partir du 24 janvier 2019. Il cesse de s'appliquer le jour qui précède celui où la nomination du directeur du secrétariat permanent prend effet.

Fait à Tirana, le 16 janvier 2019.

Par le comité de direction régional

Le président

Budget de la Communauté des transports pour l'année 2019

<i>Ligne budgétaire</i>	<i>Montant (euros)</i>
Rémunérations des fonctionnaires	750 000
Contribution au régime d'assurance maladie et de pension des fonctionnaires	200 000
Frais de fonctionnement du secrétariat (y compris frais fixes/de déplacements/d'organisation de réunions)	330 000
Matériel informatique de bureau et mobilier (frais non couverts par l'accord de siège)	100 000
Frais de recrutement (publication et remboursement des frais supportés par les candidats)	100 000
Total	1 480 000
Réserve (environ: 10 %)	150 000
Total général	1 630 000
<i>Dont: Contribution UE (80 %) (*)</i>	1 304 000
<i>Contribution WB6 (20 %: l'annexe V du TCT donne la répartition par pays)</i>	326 000

(*) Le montant de la contribution de l'Union européenne est sans préjudice de l'adoption du budget de l'UE pour 2019.

DÉCISION N° 2019/2 DU COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS

(après consultation écrite des membres du comité de direction régional) relative au directeur du secrétariat permanent de la Communauté des transports [2023/552]

LE COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS,

vu le traité instituant la Communauté des transports, et notamment son article 24, paragraphe 1, et son article 30,

vu la décision 2019/1 du comité de direction régional du 16 janvier 2019,

DÉCIDE:

Article premier

M. Alain Baron est nommé directeur par intérim du secrétariat permanent.

Article 2

L'article 1^{er} est applicable à compter de la date d'adoption de la présente décision. Il cesse de s'appliquer le jour qui précède celui où la nomination du directeur du secrétariat permanent prend effet.

Fait à Tirana, le 28 janvier 2019.

*Par le comité de direction régional
Le président*

DÉCISION n° 2019/3 DU COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS [2023/553]

du 5 juin 2019

relative à:

- **l'adoption de règles concernant le recrutement, les conditions de travail et l'équilibre géographique du personnel du secrétariat permanent de la Communauté des transports;**
- **l'adoption du statut du personnel de la Communauté des transports;**
- **l'adoption d'avis de vacance pour les postes de directeur et de directeur adjoint du secrétariat permanent de la Communauté des transports.**

LE COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS,

vu le traité instituant la Communauté des transports, et notamment son article 24, paragraphe 1, et son article 35,

DÉCIDE:

Article premier

Les règles relatives au recrutement, aux conditions de travail et à l'équilibre géographique du personnel du secrétariat permanent de la Communauté des transports, telles qu'elles figurent à l'annexe 1 de la présente décision, sont adoptées.

Article 2

Le statut du personnel de la Communauté des transports, tel qu'il figure à l'annexe II de la présente décision, est adopté.

Article 3

Les avis de vacance pour les postes de directeur et de directeur adjoint du secrétariat permanent de la Communauté des transports, joints à la présente décision, sont adoptés.

Fait à Tirana, le 5 juin 2019.

Par le comité de direction régional

Le président

DÉCISION n° 2020/2 DU COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS**(après consultation des membres du comité de direction régional)****relative au directeur du secrétariat permanent de la Communauté des transports [2023/554]**

LE COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS,

vu le traité instituant la Communauté des transports, et notamment son article 24, paragraphe 1, et son article 30,

vu la décision 2019/2 du comité de direction régional du 28 janvier 2019,

vu la décision 2019/3 du comité de direction régional du 5 juin 2019 relative aux règles concernant le recrutement, les conditions de travail et l'équilibre géographique du personnel du secrétariat permanent de la Communauté des transports,

vu les conclusions adoptées lors de la réunion du comité de direction régional du 18 mai 2020 et la consultation ultérieure du conseil ministériel, ainsi que les conclusions de la 8^e réunion du comité de direction régional du 30 juin,

DÉCIDE:

Article premier

M. Matej Zakonjsek est nommé directeur du secrétariat permanent.

Article 2

Le lieu d'affectation est le siège du secrétariat permanent de la Communauté des transports, Masarikova 5, 11000 Belgrade (Serbie).

Article 3

Cette nomination est conclue pour une période de 36 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente décision et peut être renouvelée deux fois au maximum.

Article 4

La présente décision entre en vigueur le 1.8.2020.

Fait à Sarajevo, le 6 juillet 2020.

*Par le comité de direction régional
Le président*

DÉCISION n° 2020/3 DU COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS

(après consultation des membres du comité de direction régional) relative au directeur adjoint du secrétariat permanent de la Communauté des transports [2023/555]

LE COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS,

vu le traité instituant la Communauté des transports, et notamment son article 24, paragraphe 1, et son article 30,

vu la décision 2019/2 du comité de direction régional du 28 janvier 2019,

vu la décision 2019/3 du comité de direction régional du 5 juin 2019 relative aux règles concernant le recrutement, les conditions de travail et l'équilibre géographique du personnel du secrétariat permanent de la Communauté des transports,

vu les conclusions adoptées lors de la réunion du comité de direction régional du 18 mai 2020 et la consultation ultérieure du conseil ministériel, ainsi que les conclusions de la 8^e réunion du comité de direction régional du 30 juin,

DÉCIDE:

Article premier

M^{me} Ljuba Siljanoska est nommée directrice adjointe du secrétariat permanent.

Article 2

Le lieu d'affectation est le siège du secrétariat permanent de la Communauté des transports, Masarikova 5, 11000 Belgrade (Serbie).

Article 3

Cette nomination est conclue pour une période de 36 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente décision et peut être renouvelée deux fois au maximum.

Article 4

La présente décision entre en vigueur le: 1^{er} septembre 2020.

Fait à Sarajevo, le 6 juillet 2020.

Par le comité de direction régional

Le président

DÉCISION n° 2020/05 DU COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS

concernant les règles relatives au remboursement des frais engagés par des personnes extérieures au secrétariat permanent de la Communauté des transports invitées à participer à des réunions en qualité d'experts [2023/556]

LE COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS,

vu le traité instituant la Communauté des transports, et notamment son article 24, paragraphe 1, et son article 35,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les règles relatives au remboursement des frais engagés par des personnes extérieures au secrétariat permanent de la Communauté des transports invitées à participer à des réunions en qualité d'experts sont adoptées.

Ces règles figurent en annexe.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Sarajevo, le 29 juillet 2020.

*Par le comité de direction régional
Le président*

ANNEXE

**RÈGLES RELATIVES AU REMBOURSEMENT DES FRAIS ENGAGÉS PAR DES PERSONNES
EXTÉRIEURES AU SECRÉTARIAT PERMANENT DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS
INVITÉES À PARTICIPER À DES RÉUNIONS EN QUALITÉ D'EXPERTS***Article premier*

1. Les présentes règles s'appliquent aux personnes suivantes, ci-après dénommées conjointement «experts externes»:
 - a) toute personne extérieure à la Communauté des transports invitée à donner un avis professionnel spécifique dans un comité ou un groupe de travail, quel que soit le lieu de la réunion;
 - b) toute personne chargée d'accompagner une personne handicapée relevant du point a).
2. Il peut s'agir d'experts du secteur privé ou d'experts gouvernementaux:
 - a) les experts du secteur privé sont des personnes représentant la société civile ou travaillant pour une organisation ou entreprise privée qui ont été invitées pour partager leur expertise personnelle avec la Communauté des transports ou pour représenter leurs organisations dans un domaine spécifique, mais pas pour défendre les intérêts d'un pays donné;
 - b) les experts gouvernementaux sont des personnes qui ont été invitées en tant que représentants d'une autorité publique nationale, régionale ou locale d'un État membre de l'Union ou d'une partie de l'Europe du Sud-Est ou qui ont été nommées par de telles autorités.

Article 2

Le secrétariat permanent ne saurait être tenu pour responsable d'éventuels dommages matériels, non matériels ou corporels subis par un expert externe ou par une personne chargée d'accompagner un expert externe handicapé au cours de son voyage vers le lieu de la réunion ou pendant la durée de son séjour en ce lieu, sauf si ce dommage est directement imputable au secrétariat permanent.

En particulier, la Communauté des transports n'est pas responsable de tout accident dans lequel un expert externe utilisant son propre moyen de transport pour se rendre à la réunion est impliqué.

Article 3

1. Tous les experts externes ont droit au remboursement de leurs frais de déplacement depuis le lieu indiqué dans leur invitation (adresse professionnelle ou privée) jusqu'au lieu de la réunion, par les moyens de transport les plus appropriés en fonction de la distance en cause. En règle générale, il s'agit de déplacements en train en deuxième classe pour les trajets inférieurs à 400 km (aller simple, en fonction de la distance officielle par chemin de fer) et de déplacements en avion en classe économique pour des distances de 400 km ou plus.
2. Le directeur du secrétariat permanent (ci-après dénommé «directeur») veille particulièrement à ce que les réunions soient organisées de façon à permettre aux experts externes de bénéficier des tarifs de transport les plus économiques. Le directeur examine de manière particulièrement attentive toute demande de remboursement impliquant des vols à des tarifs anormalement élevés. Le directeur a le droit de procéder à toute vérification qui pourrait être nécessaire et de demander à l'expert externe toute preuve requise à cette fin, ainsi que, s'il apparaît justifié, de limiter le remboursement aux tarifs normalement pratiqués sur le trajet usuel entre le lieu de travail ou de résidence de l'expert externe et le lieu de réunion.
3. Les frais de déplacement sont remboursés sur présentation de pièces justificatives originales: billets et factures ou, en cas de réservations en ligne, le tirage papier de la réservation électronique et les cartes d'embarquement pour le trajet aller. Les documents fournis doivent indiquer la classe du voyage, l'heure et le montant versé.
4. Les frais de voyage en véhicule particulier sont remboursés au même tarif qu'un voyage ferroviaire en deuxième classe.

5. Si l'itinéraire n'est pas desservi par le train, le coût du voyage en véhicule particulier est remboursé au taux de 0,22 EUR par km.
6. Les frais de taxi ne sont pas remboursés.

Article 4

1. L'indemnité journalière versée pour chaque journée de réunion est un forfait couvrant toutes les dépenses sur le lieu de la réunion, par exemple les repas et les transports locaux (autobus, tramway, taxi, stationnement, péage autoroutier, etc.) ainsi que les assurances voyage et accident.
2. L'indemnité journalière est de 92,00 EUR.
3. Si le lieu de départ indiqué dans l'invitation se trouve à une distance inférieure ou égale à 100 km du lieu de la réunion, l'indemnité journalière est réduite de 50 %.
4. Les experts externes qui sont amenés à passer une ou plusieurs nuits sur le lieu de la réunion du fait de l'incompatibilité des horaires des réunions avec les horaires des vols ou des trains ⁽¹⁾ ont également droit à une indemnité d'hébergement. Cette indemnité est de 100,00 EUR par nuitée. Le nombre de nuitées ne peut pas être supérieur au nombre de jours de réunion + 1.
5. Une indemnité d'hébergement et une indemnité journalière supplémentaires peuvent exceptionnellement être versées si le prolongement du séjour permet à l'expert externe d'obtenir une réduction du coût du transport supérieure au montant de ces indemnités.
6. Les indemnités journalières et/ou d'hébergement peuvent être majorées de 50 % par décision motivée du directeur pour les experts externes de très haut niveau.

Article 5

Lorsque, compte tenu des dépenses encourues du fait de leur handicap par des experts externes handicapés conviés à une entrevue ou de toute personne les accompagnant, les indemnités prévues à l'article 4 sont manifestement inadéquates, les dépenses seront remboursées à la demande du directeur sur présentation de justificatifs.

Article 6

1. Sauf indication contraire sur la lettre d'invitation et sur la demande d'organisation de la réunion, les experts du secteur privé ont droit à une indemnité journalière pour chaque journée de réunion et, le cas échéant, à une indemnité d'hébergement, à condition qu'ils déclarent sur l'honneur ne pas recevoir une ou plusieurs indemnités similaires d'une autre institution pour la même visite. Le directeur veille à la cohérence entre le contenu des lettres d'invitation et la demande d'organisation de la réunion.
2. Les experts gouvernementaux reçoivent une indemnité journalière pour chaque journée de réunion et, le cas échéant, une indemnité d'hébergement, à condition que des dispositions à cet effet soient prises dans le règlement intérieur applicable du comité ou du groupe de travail et à condition qu'ils déclarent sur l'honneur ne pas recevoir d'indemnités similaires de leur propre administration pour la même visite.
3. Le directeur peut, par décision motivée et sur présentation de justificatifs, autoriser le remboursement des frais encourus du fait d'instructions particulières reçues par écrit par les experts externes.
4. L'ensemble des remboursements de frais de déplacement et des versements d'indemnités journalières et d'hébergement sont effectués sur un compte bancaire unique par expert externe.

⁽¹⁾ En règle générale, les experts externes ne peuvent être contraints:

- de quitter leur lieu de travail ou de résidence ou le lieu de la réunion avant 7 heures (gare ou autre moyen de transport) ou 8 heures (aéroport);
- d'arriver au lieu de la réunion après 21 heures (aéroport) ou 22 heures (gare ou autre moyen de transport).

5. Le remboursement des dépenses des experts gouvernementaux est versé sur un compte au nom du gouvernement, d'un de ses ministères ou d'un organisme public, en l'absence d'une dérogation du gouvernement, d'un de ses ministères ou d'un organisme public.

Article 7

1. Le nombre maximum d'experts externes par réunion, qu'ils aient droit ou non au remboursement de leurs frais, est d'un par partie de l'Europe du Sud-Est et par État membre de l'Union invité en qualité d'expert gouvernemental, et un nombre d'experts du secteur privé égal au nombre d'experts gouvernementaux.
2. Le directeur peut déroger à la règle énoncée au paragraphe 1, par décision motivée, dans le cas de réunions conjointes de plusieurs comités ou groupes de travail.

Article 8

1. L'ordre de paiement est établi sur la base de la demande de remboursement qui a été dûment remplie et signée par l'expert externe et par le secrétaire de la réunion chargé de certifier la présence de cet expert externe.
2. Les experts externes fournissent les documents nécessaires à leur remboursement au secrétaire de la réunion par lettre, télécopie ou courrier électronique datés au plus tard de 30 jours civils après le dernier jour de la réunion, le cachet de la poste faisant foi le cas échéant.
3. Le secrétariat permanent rembourse les frais des experts externes dans un délai de 30 jours civils.
4. Sauf si l'expert externe fournit une justification adéquate qui est acceptée par décision motivée du directeur, le non-respect du paragraphe 2 dispense la Communauté des transports de toute obligation de rembourser les frais de déplacement ou de verser toute indemnité.

Article 9

1. Les frais de déplacement sont remboursés en euros, le cas échéant au taux de change applicable le jour de la réunion.
2. L'indemnité journalière et, le cas échéant, l'indemnité d'hébergement sont versées en euros au taux forfaitaire applicable le jour de la réunion.

Article 10

Les présentes règles s'appliquent à partir du jour suivant leur adoption.

DÉCISION n° 2020/7 DU COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS

relative à la désignation de l'auditeur externe indépendant chargé de l'audit annuel pour l'exercice budgétaire 2019 [2023/557]

LE COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS,

vu le traité instituant la Communauté des transports, et notamment son article 24, paragraphe 1, et son article 36,

vu les règles financières et les procédures de vérification des comptes applicables à la Communauté des transports, et notamment leurs articles 62 et 63,

DÉCIDE:

Article premier

Grant Thornton D.O.O., dont l'adresse est: Knežinje Zorke 2/4 à Belgrade, est désigné comme auditeur externe indépendant chargé de l'audit annuel pour l'exercice budgétaire 2019 de la Communauté des transports.

Fait à Sarajevo, le 3 septembre 2020.

*Par le comité de direction régional
Le président*

DÉCISION n° 2020/08 DU COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS
relative à la création du comité technique pour le transport des marchandises dangereuses [2023/558]

LE COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS,
vu le traité instituant la Communauté des transports, et notamment son article 24, paragraphe 1, et son article 1^{er},

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Le comité technique pour le transport des marchandises dangereuses de la Communauté des transports est créé.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Sarajevo, le 15 décembre 2020.

Par le comité de direction régional
Le président

DÉCISION n° 01/2021 DU COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS**(après consultation écrite)****relative à l'adoption du budget de la Communauté des transports pour l'année 2021 [2023/559]**

LE COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS,

vu le traité instituant la Communauté des transports ⁽¹⁾, et notamment son article 24, paragraphe 1, et son article 35,

DÉCIDE:

Article premier

Le budget de la Communauté des transports pour l'année 2021, joint à la présente décision, est adopté.

Article 2

1. Conformément à l'article 10, paragraphe 1, des règles financières et des procédures de vérification des comptes applicables à la Communauté des transports, les crédits d'une ligne budgétaire donnée du budget 2021 peuvent, dans la limite totale de 10 %, être utilisés à des fins que le budget attribue à une autre ligne budgétaire. Cette disposition ne s'applique pas à la ligne budgétaire relative aux ressources humaines.

2. Les crédits reportés pour répondre à des obligations contractées à la fin de l'année 2020, tels que spécifiés dans le budget ci-joint, ne sont pas éligibles pour l'utilisation visée au paragraphe 1. Ils ne sont pas pris en compte pour déterminer le montant maximal correspondant à la limite de 10 % qui y est visée.

Article 3

Les crédits qui n'ont pas été engagés à la fin des exercices 2019 et 2020 sont annulés et remboursés aux parties selon les pourcentages fixés à l'annexe V du traité instituant la Communauté des transports et les contributions effectivement versées.

Fait à Sarajevo, le 28 janvier 2021.

Par le comité de direction régional

Le président

⁽¹⁾ JOL 278 du 27.10.2017, p. 3.

BUDGET DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS POUR L'ANNÉE 2021

Ligne budgétaire	Montant (en EUR)
1. Secrétariat permanent	
1.1. Ressources humaines	1 465 706
1.2. Frais de déplacement	172 560
1.3. Frais de bureau, équipements et logiciels	353 080
— Dont crédits nouveaux	303 080
— Dont crédits budgétaires reportés correspondant à des obligations contractées à la fin de 2020 pour lesquelles des paiements sont dus en 2021	50 000
1.4. Autres coûts et services, y compris: — Services externalisés et autres (audit, visibilité, formation du personnel, frais bancaires) — Frais de réunions et de conférences — Frais d'équipement informatique et de communication — Frais de recrutement	247 590
1.5. Études, assistance technique à l'appui de la mise en œuvre de l'acquis de l'UE et plans d'action	530 000
— Dont crédits nouveaux	400 000
— Dont crédits budgétaires reportés correspondant à des obligations contractées à la fin de 2020 pour lesquelles des paiements sont dus en 2021	130 000
2. Conseil ministériel	
2.1. Frais de réunions et de conférences	60 000
3. Comité de direction régional	
3.1. Frais de réunions et de conférences	20 950
4. Comités techniques	
4.1. Frais de réunions et de conférences	99 100
5. Forum social	
5.1. Frais de réunions et de conférences	13 300
Réserve (environ 8 % des nouveaux crédits)	217 714
Total crédits nouveaux	3 000 000
Total des reports de 2020	180 000
Total général	3 180 000
Contribution de l'UE (80 % des nouveaux crédits)	2 400 000
Contribution des parties de l'Europe du Sud-Est (20 % des nouveaux crédits: l'annexe V du TCT donne la répartition par pays)	600 000

DÉCISION n° 2021/02 DU COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS

concernant les règles relatives au remboursement des frais engagés par des personnes extérieures au secrétariat permanent de la Communauté des transports invitées à participer à des réunions de la Communauté des transports [2023/560]

LE COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS,
vu le traité instituant la Communauté des transports, et notamment son article 35,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les règles relatives au remboursement des frais engagés par des personnes extérieures au secrétariat permanent de la Communauté des transports invitées à participer à des réunions de la Communauté des transports, telles qu'elles figurent en annexe, sont adoptées.

Le secrétaire permanent de la Communauté des transports publie les règles sur le site web de la Communauté des transports dès leur adoption.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Sarajevo, le 7 juin 2021.

*Par le comité de direction régional
Le président*

ANNEXE

RÈGLES RELATIVES AU REMBOURSEMENT DES FRAIS ENGAGÉS PAR DES PERSONNES EXTÉRIEURES
AU SECRÉTARIAT PERMANENT DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS INVITÉES À PARTICIPER À
DES RÉUNIONS DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS

1. Champ d'application

- 1.1. Les présentes règles s'appliquent aux personnes extérieures au secrétariat permanent de la Communauté des transports (ci-après le «secrétariat permanent») invitées à participer à toute réunion de la Communauté des transports visée à la règle 1.2.
- 1.2. Les réunions couvertes par les présentes règles sont les réunions des formations, comités et autres enceintes de la Communauté des transports visées ci-dessous:
 - a) le conseil ministériel, le comité de direction régional, les comités techniques, le forum social;
 - b) le comité budgétaire;
 - c) les task-forces, groupes de coordination et autres organes de travail créés par les décisions ou les conclusions du conseil ministériel ou du comité de direction régional;
 - d) les conférences, ateliers et autres enceintes organisés par le secrétariat permanent en rapport avec le programme de travail de la Communauté des transports;
 - e) les autres réunions organisées dans le cadre de la mise en œuvre du traité instituant la Communauté des transports (débat de haut niveau, ateliers, etc.);
 - f) les procédures de sélection pour les postes publiés par la Communauté des transports (membres du jury de sélection); et
 - g) les procédures de sélection pour les postes publiés par la Communauté des transports (candidats).
- 1.3. Seul un représentant par ministère, autorité de réglementation, agence, entité ou autre partie bénéficiaire peut prétendre au remboursement des frais au titre des présentes règles. Toutefois, lorsque des réunions énumérées à la règle 1.2 sont organisées conjointement, le directeur du secrétariat permanent (ci-après le «directeur») peut déroger à cette règle par décision motivée.
- 1.4. Les présentes règles couvrent uniquement le remboursement des frais de déplacement et d'hébergement. Les participants ne peuvent prétendre à des montants supplémentaires tels que des indemnités journalières.

2. Frais de déplacement

- 2.1. Tous les participants ont droit au remboursement de leurs frais de déplacement depuis le lieu indiqué dans leur invitation (adresse professionnelle ou privée) jusqu'au lieu de la réunion, par les moyens de transport les plus appropriés en fonction de la distance en cause. En règle générale, il s'agit de voyages en train en deuxième classe pour les trajets inférieurs à 400 km (aller simple, en fonction de la distance officielle par chemin de fer) et de voyages en avion en classe économique pour des distances de 400 km ou plus.
- 2.2. Le directeur s'efforce de faire en sorte que les réunions soient organisées de façon à permettre aux participants de bénéficier des tarifs de transport les plus économiques.
- 2.3. Les frais de déplacement sont remboursés uniquement sur présentation de pièces justificatives originales.
- 2.4. En l'absence de train ou d'avion disponible ou si ces moyens de transport ne sont pas efficaces au regard des coûts, les déplacements en autobus ou en voiture sont autorisés.
- 2.5. Le coût du voyage en voiture particulière est remboursé au taux de 0,22 EUR par km.
- 2.6. Les frais de taxi ne sont remboursés que si aucun transport public local n'est disponible.
- 2.7. Les frais de déplacement sont remboursés jusqu'à concurrence de 700 EUR.

3. Frais d'hébergement

- 3.1. Les participants ont droit au remboursement de leurs frais d'hébergement. Les frais d'hébergement sont les coûts engagés en cas de nuitée sur le lieu de la réunion du fait de l'incompatibilité des horaires de la réunion avec les horaires des vols ou des trains. Les frais d'hébergement sont remboursés jusqu'à concurrence de 120 EUR par nuit. Le nombre de nuitées n'est pas supérieur au nombre de jours de réunion + 1.
- 3.2. Sous réserve de l'accord préalable du directeur, les participants peuvent, à titre exceptionnel, prétendre au remboursement de leurs frais d'hébergement liés à une nuit supplémentaire sur le lieu de la réunion si, en prolongeant leur séjour, les participants sont en mesure d'obtenir une réduction du coût du transport d'une valeur supérieure aux frais d'hébergement occasionnés par la nuit supplémentaire.
- 3.3. Les participants ne peuvent prétendre au remboursement d'autres dépenses liées au séjour à l'hôtel, telles que des frais d'internet, de téléphone, de photocopie, de minibar ou de petit-déjeuner non compris.

4. Achat de billets et d'hébergement

- 4.1. En principe, les participants qui prennent part à une réunion visée à la règle 1.2, points a) à e), réservent leurs propres billets et hébergement. Les réservations sont effectuées le plus tôt possible afin d'obtenir le tarif le plus économique. Le secrétariat permanent réserve le déplacement ou l'hébergement au nom des participants ou effectue le paiement d'une avance sur les dépenses uniquement dans des cas exceptionnels et sous réserve de la règle 6.
- 4.2. Pour les participants invités à une réunion visée à la règle 1.2, points f) et g), l'organisation du déplacement et de l'hébergement est assurée par le secrétariat permanent.

5. Procédure de remboursement

- 5.1. Pour obtenir le remboursement des frais de déplacement et d'hébergement, les participants introduisent une demande de remboursement de frais (ci-après la «demande de remboursement»). La demande de remboursement:
 - a) est introduite au moyen du formulaire figurant à l'appendice 1;
 - b) est présentée sous forme électronique au secrétariat permanent au plus tard 15 jours civils après la date de la réunion en question; et
 - c) est assortie de la totalité des pièces justificatives originales, telles que billets et factures ou, dans le cas de réservations en ligne, l'impression de la réservation électronique et des cartes d'embarquement pour le voyage aller, prouvant les frais engagés et indiquant la classe du voyage, l'heure et le montant versé.
- 5.2. Toute correspondance relative aux remboursements est envoyée au secrétariat permanent, à l'adresse finance@transport-community.org.
- 5.3. Le remboursement est effectué en euros. Le taux de change applicable au remboursement est celui en vigueur à la date de la réunion.
- 5.4. Le remboursement s'effectue par virement bancaire sur le compte bancaire de l'institution ou de l'organisation qui désigne le participant, en utilisant les coordonnées bancaires transmises conformément à la règle 5.5. Toutefois, le remboursement peut être effectué sur un compte bancaire privé du participant si l'institution ou l'organisation en question en fait la demande par écrit.
- 5.5. Les coordonnées bancaires à transmettre aux fins de la règle 5.4 contiennent les informations suivantes concernant le bénéficiaire: nom et adresse du titulaire du compte, nom de la banque, numéro de compte bancaire (IBAN) et code SWIFT (BIC).

6. Paiements anticipés des frais de déplacement et d'hébergement

- 6.1. Dans des cas exceptionnels, l'institution ou organisation chargée de la désignation peut introduire auprès du secrétariat permanent une demande de paiement anticipé des frais de déplacement ou d'hébergement liés à un participant invité à une réunion visée à la règle 1.2, points a) à e). Cette procédure couvre la réservation du déplacement et de l'hébergement par le secrétariat permanent.
- 6.2. Les demandes de paiement anticipé sont introduites au moyen du formulaire figurant à l'appendice 2 et envoyées au moins 21 jours civils avant la date de la réunion au secrétariat permanent, à l'adresse suivante: finance@transport-community.org.
- 6.3. Lorsqu'une demande est présentée conformément à la règle 6.2, le directeur peut accéder à la demande. En cas d'introduction tardive de la demande, le directeur peut la rejeter.
- 6.4. Lorsqu'il est fait droit à une demande introduite conformément à la règle 6.3 et compte tenu du projet d'ordre du jour de la réunion, le secrétariat permanent réserve le déplacement et l'hébergement du participant en question. Le secrétariat permanent envoie par courrier électronique au participant les confirmations de réservation du billet et de l'hébergement.
- 6.5. En demandant le paiement anticipé des frais de déplacement, le participant s'engage à assister à la réunion.
- 6.6. Lorsque le participant n'est pas en mesure d'assister à la réunion — pour des raisons qui ne sont pas directement imputables à la Communauté des transports — l'institution ou l'organisation qui le désigne rembourse au secrétariat permanent les coûts exposés pour l'organisation du déplacement (par exemple, le coût des billets réservés, y compris les frais d'annulation).

7. Dispositions administratives et finales

- 7.1. Le directeur est responsable de la bonne exécution des présentes règles.
 - 7.2. Le secrétariat permanent conserve, pendant une période de cinq ans, les registres, documents et pièces justificatives relatifs aux remboursements en vertu des présentes règles, y compris les documents relatifs à un traitement exceptionnel.
-

Appendice 1

DEMANDE DE REMBOURSEMENT DES FRAIS DE DÉPLACEMENT

1. INFORMATIONS RELATIVES À LA RÉUNION		Lieu:				
Description de la réunion:						
Date:	Nombre de jours:					
2. PARTICIPANT(E)						
NOM DE FAMILLE:		PRÉNOM:				
INSTITUTION/ORGANISATION:		TITRE:				
PAYS:						
COURRIEL:		TÉL.:				
3. DONNÉES BANCAIRES — veuillez indiquer les codes IBAN et SWIFT (BIC) complets						
NOM ET ADRESSE DU TITULAIRE/DE L'INSTITUTION TITULAIRE DU COMPTE: (veuillez indiquer le nom du détenteur/bénéficiaire du compte bancaire dans ce champ)						
NOM DE LA BANQUE						
Numéro de compte						
Numéro IBAN						
Code SWIFT (BIC)						
4. HÉBERGEMENT		Du:	Au:			
DATES DU SÉJOUR						
Nombre total de nuitées d'hôtel (tarif max. 120 EUR/nuit)						
Veuillez joindre une copie de la facture d'hôtel						
5. FRAIS DE DÉPLACEMENT						
Avion, train, bus longue distance, transport public local, etc.	DE	À	CLASSE	MONTANT	DEVISE	En EUR
Itinéraire						
Continuer sur feuillet séparé si nécessaire. Veuillez joindre une copie des reçus/factures disponibles, y compris les cartes d'embarquement pour le transport par avion/train/bus						
VOITURE		De:	À:	À: (Retour)		
Preuve de la distance (copie de l'itinéraire de Google Maps ou ViaMichelin.com ou Rome2Rio.com, à soumettre au format PDF ou JPG)				Nombre de km aller-retour:		
				Total EUR:		
TAXI (si aucun moyen de transport local public disponible) – reçus exigés; justification supplémentaire nécessaire		Montant	Devise	En EUR		

MONTANT TOTAL RÉCLAMÉ EN EUROS:**Autres observations:**

Je certifie que la présente demande de remboursement de frais de déplacement est une déclaration authentique de frais de déplacement exposés par moi. Je n'ai pas été et ne serai pas remboursé de ces frais par une autre source, pas plus que je n'ai inclus de frais payés ou à payer directement par une autre source.

Date:

SIGNATURE DU PARTICIPANT/DE LA PARTICIPANTE

Appendice 2

DEMANDE DE PAIEMENT ANTICIPÉ DES FRAIS DE DÉPLACEMENT

1. Données relatives au voyageur – veuillez remplir TOUS les champs marqués d'un { }

Nom*:		
Prénom*:		
Nom de l'organisation/institution*:		
Fonction:		
Numéro de passeport* (requis à des fins de réservation):		
Numéro de téléphone:		
Courriel:		
Intitulé et lieu de la réunion:		
Dates de la réunion:	Du:	Au:
Itinéraire:	De:	À:

2. Demande de réservation — veuillez cocher la case correspondanteDÉPLACEMENT HÉBERGEMENT **REMARQUES IMPORTANTES POUR LES PARTICIPANTS:**

- Ce formulaire doit permettre au secrétariat permanent de la Communauté des transports d'organiser les prestations de voyage au nom du voyageur. Il est approuvé au préalable par le supérieur hiérarchique direct du voyageur et transmis sous forme scannée à l'adresse électronique du secrétariat permanent: finance@transport-community.org.
- Le voyageur est seul responsable de l'exactitude des informations fournies et assume l'entière responsabilité des données incomplètes ou erronées susceptibles d'entraîner une annulation, une impossibilité de voyager, une modification des détails de la réservation et/ou des frais supplémentaires y afférents.
- Aucun frais supplémentaire (utilisation du minibar à l'hôtel, frais de parking, nuits supplémentaires, etc.) n'est remboursé.
- Le voyageur est tenu de conserver tous les titres de transport/cartes d'embarquement comme preuves de déplacement et, au retour, il lui est demandé d'envoyer les copies scannées à l'adresse électronique susmentionnée.
- Le secrétariat permanent organise les prestations de voyage dans le cadre des offres de déplacement et d'hébergement disponibles sur le marché qui correspondent aux plafonds et aux tarifs des règles de remboursement.
- Le soussigné confirme avoir connaissance de la clause de remboursement prévue par la règle 6.6 des règles de remboursement: Lorsque le participant n'est pas en mesure d'assister à la réunion — pour des raisons qui ne sont pas directement imputables à la Communauté des transports — l'institution ou l'organisation qui le désigne rembourse au secrétariat permanent les coûts exposés pour l'organisation du déplacement (par exemple, le coût des billets réservés, y compris les frais d'annulation).

Signature: _____ Date: _____	Accord du responsable de l'institution/de l'organisation chargée de la désignation: _____ Date: _____
---------------------------------	---

3. RÉSERVÉ AU SECRÉTARIAT PERMANENT DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS

Coûts estimés (en EUR)	Budget disponible
Billet d'avion/billet de train/ticket de bus/voiture	OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>
Hébergement	Gestionnaire financier & comptable:
TOTAL:	APPROBATION DU DIRECTEUR:
N° d'engagement budgétaire:	<input type="checkbox"/> Approuvé <input type="checkbox"/> Non approuvé

DÉCISION n° 2021/03 DU COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS

concernant les règles relatives au remboursement des frais de déplacement et de déménagement du personnel du secrétariat permanent de la Communauté des transports lors de la prise de fonctions et de la cessation de fonctions [2023/561]

LE COMITÉ DE DIRECTION RÉGIONAL DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS,

vu le traité instituant la Communauté des transports, et notamment ses articles 30 et 35,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les règles relatives au remboursement des frais de déplacement et de déménagement du personnel du secrétariat permanent de la Communauté des transports lors de la prise de fonctions et de la cessation de fonctions, telles qu'elles figurent à l'annexe, sont adoptées.

Le secrétaire permanent de la Communauté des transports publie les règles sur le site web de la Communauté des transports dès leur adoption.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Sarajevo, le 7 juin 2021

Par le comité de direction régional

Le président

ANNEXE

RÈGLES RELATIVES AU REMBOURSEMENT DES FRAIS DE DÉPLACEMENT ET DE DÉMÉNAGEMENT DU PERSONNEL DU SECRÉTARIAT PERMANENT DE LA COMMUNAUTÉ DES TRANSPORTS LORS DE LA PRISE DE FONCTIONS ET DE LA CESSATION DE FONCTIONS

1. Champ d'application

Les présentes règles concernent:

- a) le remboursement des frais de déplacement des membres du personnel du secrétariat permanent de la Communauté des transports (ci-après le «secrétariat permanent») soumis au statut du personnel de la Communauté des transports (ci-après le «personnel»), de leur conjoint et de leurs enfants à charge âgés de 2 à 18 ans vivant effectivement dans leur ménage, à leur entrée en fonction et à leur cessation de fonctions;
- b) le remboursement des frais de déménagement et de stockage exposés par le personnel lors de son entrée en fonction et de sa cessation de fonctions;
- c) au paiement d'une indemnité d'installation au personnel lors de son entrée en fonction.

2. Frais de déplacement

2.1. Les frais de déplacement suivants sont remboursés:

- a) les frais de déplacement lors de l'entrée en fonction, pour le déplacement du lieu de recrutement vers le lieu d'affectation;
- b) les frais de déplacement lors de la cessation de fonctions, pour le déplacement du lieu d'affectation vers le lieu d'origine, pour autant qu'un changement de résidence principale résulte du transfert et qu'il s'effectue dans un délai d'un an à compter de la date de celle-ci.

En règle générale, le déplacement s'effectue en train en deuxième classe pour les trajets inférieurs à 400 km (aller simple, en fonction de la distance officielle par chemin de fer) et en avion en classe économique pour des distances de 400 km ou plus.

2.2. Chaque voyageur éligible peut prétendre au remboursement des frais liés à l'excédent de bagages jusqu'à concurrence de 10 kg.

2.3. Les frais de déplacement sont remboursés uniquement sur présentation de pièces justificatives originales.

2.4. En l'absence de train ou d'avion disponible ou si ces moyens de transport ne sont pas efficaces au regard des coûts, les déplacements en autobus ou en voiture sont autorisés.

2.5. Le coût du voyage en voiture particulière est remboursé au taux de 0,22 EUR par km.

2.6. Les frais de taxi ne sont pas remboursés.

3. Frais de déménagement

3.1. Sous réserve de l'autorisation préalable du directeur du secrétariat permanent de la Communauté des transports (ci-après le «directeur»), les frais de déménagement du mobilier et des effets personnels, y compris les frais d'assurance contre les risques ordinaires (bris, vol, incendie, etc.) sont remboursés:

- a) lors de l'entrée en fonction, jusqu'à un an au plus tard après la fin de la période de stage, pour le déménagement du lieu de recrutement vers le lieu d'affectation; les frais d'un déménagement effectué avant l'entrée en service d'un membre du personnel ne sont pas remboursés;
- b) lors de la cessation de fonctions, pour le déménagement du lieu d'affectation vers le lieu d'origine ou vers un lieu situé à une distance identique ou plus courte, pour autant que le déménagement s'effectue dans un délai d'un an à compter de la cessation de fonctions.

- 3.2. Les frais à rembourser sont une indemnité forfaitaire de déménagement ou les frais réellement exposés.
- 3.3. L'indemnité forfaitaire de déménagement est fixée à 30 % du traitement de base du membre du personnel, avec un plafond de 1 500 EUR.
- 3.4. Les frais effectivement exposés, y compris les frais de stockage pour une durée maximale de 60 jours et l'assurance contre les risques ordinaires, sont remboursés jusqu'à concurrence d'un plafond de 6 000 EUR et dans les limites de volume suivantes, selon le cas:
 - a) 8 000 kg ou 40 m³ pour les membres du personnel éligibles accompagnés ou rejoints au lieu d'affectation par au moins un membre de leur famille voyageant aux frais du secrétariat permanent;
 - b) 4 000 kg ou 30 m³ pour les membres du personnel éligibles qui ne sont accompagnés d'aucun membre de leur famille voyageant aux frais du secrétariat permanent.
- 3.5. Le transport du mobilier et des effets personnels s'effectue par voie terrestre ou maritime ou par le moyen le plus économique déterminé par le directeur, en tenant compte, le cas échéant, des coûts liés à l'emballage, au transport, au déballage et aux droits de douane.
- 3.6. Le personnel soumet les devis d'au moins trois sociétés de déménagement à l'approbation du secrétariat permanent.
4. Indemnité d'installation
 - 4.1. Lors de leur recrutement, les membres du personnel qui ne sont pas accompagnés ou rejoints au lieu d'affectation par au moins un membre de leur famille et qui voyagent aux frais du secrétariat permanent peuvent prétendre à une indemnité d'installation égale au montant d'un traitement mensuel.
 - 4.2. Lors de leur recrutement, les membres du personnel qui sont accompagnés ou rejoints au lieu d'affectation par au moins un membre de leur famille et qui voyagent aux frais du secrétariat permanent peuvent prétendre à une indemnité d'installation égale au montant de deux traitements mensuels. Le secrétariat permanent verse ce montant aux membres du personnel sous la forme d'une somme forfaitaire unique.
5. Dispositions administratives et finales
 - 5.1. Les membres du personnel informent le secrétariat permanent si leurs frais de déplacement et de déménagement ou, le cas échéant, ceux des membres de leur famille sont partiellement ou totalement pris en charge par un tiers (par exemple, autorités publiques, entité qui invite, employeur du conjoint, autre employeur), auquel cas le secrétariat permanent ne rembourse ou ne couvre que la partie des dépenses non prise en charge par le tiers.
 - 5.2. Le directeur est responsable de la bonne exécution des présentes règles.
 - 5.3. Le secrétariat permanent conserve les registres, documents et pièces justificatives relatifs au remboursement des frais de déménagement et de déplacement et au paiement des indemnités d'installation pendant une période de cinq ans.
 - 5.4. Les présentes règles s'appliquent à partir du jour suivant leur adoption.

-
- 5.5. Les membres du personnel entrés en fonction avant l'adoption des présentes règles peuvent prétendre au remboursement des frais de déplacement et de déménagement et au paiement d'une indemnité d'installation conformément aux présentes règles, sur présentation des pièces justificatives concernant les frais réellement encourus et dans les limites prévues par les règles 2 à 4.
- 5.6. En fonction de l'évolution des prix, le directeur peut proposer au comité de direction régional de revoir les présentes règles.
-

MODIFICATIONS DES DISPOSITIONS PRATIQUES D'EXÉCUTION DU RÈGLEMENT DE PROCÉDURE DU TRIBUNAL

LE TRIBUNAL,

vu l'article 224 de son règlement de procédure;

vu les Dispositions pratiques d'exécution du règlement de procédure du Tribunal;

considérant les modifications du règlement de procédure adoptées par le Tribunal le 30 novembre 2022 ⁽¹⁾;

considérant que les nouvelles règles relatives à l'omission des données envers le public, aux audiences communes de plaidoiries et à la vidéoconférence pour les audiences de plaidoiries justifient de compléter et d'adapter certains points des dispositions pratiques d'exécution en conséquence;

considérant qu'il est en outre souhaitable, dans l'intérêt des parties et de la juridiction, d'améliorer la lisibilité des dispositions relatives à la présentation formelle d'une requête et du bordereau des annexes afin de réduire le nombre de cas dans lesquels une régularisation doit être demandée;

considérant qu'il convient de préciser la manière d'accomplir certaines tâches incombant au greffe, en particulier celles concernant la tenue du registre, la tenue du dossier et la consultation du dossier, notamment en considération des changements opérés au cours de la période de crise sanitaire;

considérant que la numérisation du processus judiciaire et la mise en œuvre, dans le courant de l'année 2022, de la signature électronique qualifiée des arrêts et des ordonnances du Tribunal emportent des conséquences de divers ordres dont il doit être tenu compte, notamment en ce qui concerne les prescriptions relatives au tarif du greffe et à l'archivage des originaux des décisions de justice;

ADOpte LES PRÉSENTES MODIFICATIONS DES DISPOSITIONS PRATIQUES D'EXÉCUTION DU RÈGLEMENT DE PROCÉDURE DU TRIBUNAL:

Article premier

Les Dispositions pratiques d'exécution du règlement de procédure du Tribunal ⁽²⁾ sont modifiées comme suit:

- 1) Au point 1, le membre de phrase «, ainsi que de la garde des sceaux du Tribunal.» est remplacé par «, ainsi que de la garde des sceaux du Tribunal et des archives.».
- 2) Au point 10, le membre de phrase «Elles sont faites dans la langue de procédure et contiennent les indications nécessaires à l'identification de l'acte, notamment les dates de dépôt et d'inscription, le numéro de l'affaire et la nature de l'acte.» est remplacé par «Elles sont faites dans la langue de procédure. Elles contiennent notamment les dates de dépôt et d'inscription, le numéro de l'affaire et la nature de l'acte.».

⁽¹⁾ JO L 44 du 14.2.2023, p. 8.

⁽²⁾ JO L 152 du 18.6.2015, p. 1, telles que modifiées (JO L 217 du 12.8.2016, p. 78, JO L 294 du 21.11.2018, p. 23, rect. JO L 296 du 22.11.2018, p. 40).

- 3) Après le point 10, le texte suivant est inséré en tant que point 10 *bis*:

«10 bis. La date de dépôt visée au point 10 supra est, selon le cas, la date visée à l'article 5 de la décision du Tribunal du 11 juillet 2018, la date à laquelle l'acte a été reçu par le greffe, la date visée au point 7 supra, ou la date visée à l'article 3, deuxième tiret, de la décision du Tribunal du 14 septembre 2016. Dans les cas prévus par l'article 54, premier alinéa, du statut, la date de dépôt visée au point 10 supra est celle du dépôt de l'acte de procédure, par e-Curia, auprès du greffier de la Cour de justice ou, s'il s'agit d'un dépôt visé à l'article 147, paragraphe 6, du règlement de procédure, celle du dépôt de l'acte auprès du greffier de la Cour de justice.»

- 4) Le texte des points 12, 13 et 14 est remplacé par «[Texte supprimé]».

- 5) Au point 20, le membre de phrase «Une affaire renvoyée par la Cour de justice à la suite d'une annulation ou d'un réexamen reçoit le numéro» est remplacé par «Une affaire renvoyée par la Cour de justice à la suite d'une annulation reçoit le numéro».

- 6) Le texte du point 21 est remplacé par le texte suivant:

«21. Le numéro d'ordre de l'affaire et les parties sont indiqués dans les actes de procédure, dans les correspondances relatives à l'affaire, ainsi que dans les publications du Tribunal et dans les documents et informations afférents à l'affaire auxquels le public a accès. En cas d'omission de données en vertu des articles 66 ou 66 *bis* du règlement de procédure, l'indication des parties est adaptée en conséquence.»

- 7) Le texte des points 22 et 23 est remplacé par le texte suivant:

«22. Le dossier de l'affaire contient les actes de procédure, le cas échéant accompagnés des annexes, et tout autre document pris en considération pour le jugement de l'affaire, ainsi que la correspondance avec les parties et les preuves de signification. Il contient également le cas échéant, des extraits de procès-verbaux de conférence de chambre, le procès-verbal de réunion avec les parties, le rapport d'audience, le procès-verbal d'audience de plaidoiries et le procès-verbal d'audience d'instruction, ainsi que les décisions prises et les constatations établies par le greffe dans cette affaire.

23. Tout document versé au dossier de l'affaire doit comporter le numéro de registre visé au point 10 supra et un numéro courant. En outre, les actes de procédure déposés par les parties et les éventuelles copies de ces actes doivent comporter la date de dépôt et la date d'inscription au registre dans la langue de procédure.»

- 8) Au point 28, le membre de phrase «Le dossier clos contient une liste de tous les documents versés au dossier de l'affaire, avec indication de leur numéro, ainsi qu'une page de garde mentionnant le numéro d'ordre de l'affaire, les parties et la date de clôture de l'affaire.» est remplacé par «Le dossier clos contient une liste de tous les documents versés au dossier de l'affaire et une constatation du greffier attestant de la complétude du dossier.»

- 9) Le texte du titre E.2. est remplacé par le texte suivant:

«E.2. Consultation du dossier et obtention des copies du dossier de l'affaire»

- 10) Le texte du point 30 est remplacé par le texte suivant:

«30. Les représentants des parties principales peuvent consulter, dans les bureaux du greffe, le dossier de l'affaire, y compris les dossiers administratifs produits devant le Tribunal.»

- 11) Le texte des points 32 et 33 est remplacé par le texte suivant:

«32. Dans les affaires jointes, les représentants de toutes les parties disposent du droit de consultation des dossiers des affaires concernées par la jonction, sous réserve de l'article 68, paragraphe 4, du règlement de procédure. En revanche, un tel droit de consultation n'est pas applicable lorsqu'une audience commune de plaidoiries est organisée conformément à l'article 106 *bis* du règlement de procédure.

33. La personne ayant présenté une demande d'aide juridictionnelle au titre de l'article 147 du règlement de procédure sans le ministère d'un avocat dispose du droit de consultation du dossier portant sur l'aide juridictionnelle. Lorsqu'un avocat est désigné pour la représenter, seul ce représentant dispose du droit de consultation de ce dossier.».

12) Après le point 36, le texte suivant est inséré en tant que points 36 *bis* et 36 *ter*:

«36 bis. À la demande d'une partie, le greffier délivre une copie des documents du dossier de l'affaire, le cas échéant, dans une version non confidentielle ainsi que des extraits du registre.

36 *ter*. À la demande d'un tiers, le greffier délivre une copie des arrêts ou ordonnances, uniquement dans la mesure où ces décisions ne sont pas déjà publiquement accessibles et ne contiennent pas de données confidentielles ainsi que des extraits du registre.».

13) Le texte des points figurant sous le titre F. sont remplacés par le texte suivant:

«37. Les originaux des arrêts et des ordonnances du Tribunal sont signés au moyen d'une signature électronique qualifiée. Ils sont conservés de manière électronique non altérable, par ordre chronologique, sur un serveur spécial réservé à l'archivage à long terme. La copie électronique de la version certifiée conforme de l'arrêt ou de l'ordonnance est imprimée et est versée au dossier de l'affaire.

38. [Texte supprimé]

39. [Texte supprimé]

40. Les ordonnances portant rectification d'un arrêt ou d'une ordonnance, les arrêts ou ordonnances portant interprétation d'un arrêt ou d'une ordonnance, les arrêts rendus sur opposition contre un arrêt par défaut, les arrêts et ordonnances rendus sur tierce opposition ou sur demande de révision, signés au moyen d'une signature électronique qualifiée, sont conservés sur un serveur spécial réservé à l'archivage à long terme ensemble et de manière indissociable avec, d'une part, l'arrêt ou l'ordonnance concerné du Tribunal signé au moyen d'une signature électronique qualifiée et, d'autre part, un document comportant des mentions explicatives signé par le greffier.

40 *bis*. Lorsque l'arrêt ou l'ordonnance du Tribunal a été signé de manière manuscrite, la décision du Tribunal portant rectification, interprétation ou révision signée au moyen d'une signature électronique qualifiée est mentionnée en marge de l'arrêt ou l'ordonnance concerné. La copie de la version certifiée conforme de la décision signée au moyen d'une signature électronique qualifiée est imprimée et annexée à la minute de l'arrêt ou de l'ordonnance en format papier.

40 *ter*. Lorsqu'une décision du Tribunal signée au moyen d'une signature électronique qualifiée a donné lieu à une décision rendue par la Cour de justice sur pourvoi, cette décision est conservée ensemble et de manière indissociable en format papier avec, d'une part, la version de l'arrêt ou de l'ordonnance concernée de la Cour de justice telle que transmise au greffe du Tribunal et, d'autre part, les mentions explicatives, signées par le greffier, en marge de la décision du Tribunal.

40 *quater*. Les décisions du Tribunal signées au moyen d'une signature électronique qualifiée qui ont donné lieu à une décision rendue par la Cour de justice sur pourvoi sont conservées sur un serveur spécial réservé à l'archivage à long terme ensemble et de manière indissociable avec, d'une part, la version de l'arrêt ou de l'ordonnance concernée de la Cour de justice telle que transmise au greffe du Tribunal et, d'autre part, un document comportant des mentions explicatives signé par le greffier.».

14) Le texte du titre G. et le texte du point 41 sont remplacés par «[Texte supprimé]».

15) Le texte des points 45 à 50 est remplacé par le texte suivant:

«45. Lorsqu'un extrait du registre est délivré conformément à l'article 37 du règlement de procédure, le greffier perçoit un droit de greffe qui est de 15 EUR par extrait.

46. Lorsqu'une copie d'un acte ou un extrait du dossier de l'affaire est délivré à une partie à sa demande conformément à l'article 38, paragraphe 1, du règlement de procédure, le greffier perçoit un droit de greffe qui est de 40 EUR par document délivré.

47. Lorsqu'une expédition d'une ordonnance ou d'un arrêt, aux fins d'exécution, est délivrée à une partie à sa demande conformément à l'article 38, paragraphe 1, ou à l'article 170 du règlement de procédure, le greffier perçoit un droit de greffe qui est de 50 EUR par expédition.
48. Lorsqu'une copie d'un arrêt ou d'une ordonnance est délivrée conformément au point 36 *ter* à un tiers à sa demande, le greffier perçoit un droit de greffe qui est de 40 EUR par copie.
49. [Texte supprimé]
50. Lorsqu'une partie ou un demandeur en intervention a méconnu de manière répétée les prescriptions du règlement de procédure ou des présentes dispositions pratiques d'exécution, le greffier perçoit, conformément à l'article 139, sous c), du règlement de procédure, un droit de greffe qui ne peut excéder le montant de 7 000 EUR.».
- 16) Au point 51, le membre de phrase «, le greffier réclame ces sommes à la partie qui doit en supporter la charge.» est remplacé par «, le greffier réclame ces sommes au débiteur qui doit en supporter la charge.».
- 17) Au point 53, le membre de phrase «, le greffier réclame ces sommes à la partie ou au tiers qui doit en supporter la charge.» est remplacé par «, le greffier réclame ces sommes au débiteur qui doit en supporter la charge.».
- 18) Le texte du titre C. et celui des points figurant sous ce titre sont remplacés par le texte suivant:
- «C. Omission des données envers le public**
71. [Texte supprimé]
72. La demande d'omission déposée en vertu de l'article 66 ou de l'article 66 *bis* du règlement de procédure doit être présentée par acte séparé. Elle doit indiquer précisément la ou les données concernées par la demande. La demande d'omission de données visée à l'article 66 *bis* du règlement de procédure doit être motivée.
73. Pour préserver l'efficacité de l'omission des données visées aux articles 66 et 66 *bis* du règlement de procédure, il importe que la demande d'omission de données soit présentée dès le dépôt de l'acte de procédure comportant les données en cause. L'effet utile de l'omission des données est en effet compromis si les données ont déjà été diffusées sur Internet.».
- 19) Le texte du titre D. et celui des points figurant sous ce titre sont remplacés par «[Texte supprimé]».
- 20) Au point 81, le membre de phrase «(d) avec une numérotation continue et dans l'ordre croissant de chaque page.» est remplacé par «(d) avec une pagination continue (par exemple: pages 1 à 50).».
- 21) Après le point 81, le texte suivant est inséré en tant que point 81 *bis*:
- «81 *bis*. Une note en bas de page a principalement pour objet de comporter des références aux documents cités dans l'acte de procédure. Elle n'a en revanche pas pour objet de développer les moyens ou arguments avancés.».
- 22) Au point 82, la phrase «Le bordereau d'annexes doit figurer à la fin de l'acte de procédure» est remplacée par «Le bordereau d'annexes doit figurer à la fin de l'acte de procédure avec ou sans pagination.».
- 23) Le texte du point 83 est remplacé par le texte suivant:
- «83. Le bordereau d'annexes doit comporter pour chaque annexe:
- le numéro de l'annexe (en utilisant une lettre et un numéro; par exemple: A.1, A.2, ... pour les annexes à la requête; B.1, B.2, ... pour les annexes au mémoire en défense ou au mémoire en réponse; C.1, C.2, ... pour les annexes au mémoire en réplique; D.1, D.2, ... pour les annexes au mémoire en duplique);
 - une brève description de l'annexe (par exemple: «lettre» avec indication de la date, de l'auteur et du destinataire);

- c) l'indication du début et de la fin de chaque annexe selon la pagination continue des annexes (par exemple: pages 43 à 49 des annexes);
- d) l'indication du numéro de paragraphe où l'annexe est mentionnée pour la première fois et qui justifie sa production.».

24) Le texte des points 85 à 87 est remplacé par le texte suivant:

- «85. Ne peuvent être annexés à un acte de procédure que les documents mentionnés dans le texte de l'acte de procédure référencés dans le bordereau d'annexes et qui sont nécessaires pour en prouver ou en illustrer le contenu.
- 86. Les annexes à un acte de procédure doivent être présentées de manière à faciliter la consultation électronique des documents par le Tribunal et à éviter toute possibilité de confusion. Ainsi, les exigences suivantes doivent être respectées:
 - a) chaque annexe est numérotée conformément au point 83, sous a), supra;
 - b) l'annonce d'une annexe par une page de garde spécifique est recommandée;
 - c) les annexes à un acte de procédure sont paginées en continu (par exemple: 1 à 152) à partir de la première page de la première annexe (non pas du bordereau d'annexes), en incluant les pages de garde et d'éventuelles annexes aux annexes;
 - d) les annexes doivent être facilement lisibles.
- 87. Toute référence à une annexe ~~pièce~~ produite comporte l'indication de son numéro, tel qu'il figure sur le bordereau d'annexes, et l'indication de l'acte de procédure avec lequel l'annexe est produite (par exemple: annexe A.1 à la requête).».

25) Le texte des points 92 à 94 est remplacé par le texte suivant:

- «92. Le greffier refuse d'inscrire au registre et de verser au dossier de l'affaire, dans leur intégralité ou partiellement, les actes de procédure et, le cas échéant, les pièces non prévus par le règlement de procédure. En cas de doute, le greffier saisit le président afin qu'il soit statué.
- 93. Sauf dans les cas expressément prévus par le règlement de procédure et sous réserve de l'article 46, paragraphe 2, du règlement de procédure et du point 100 infra, le greffier refuse d'inscrire au registre et de verser au dossier de l'affaire les actes de procédure ou les pièces rédigés dans une langue autre que la langue de procédure.
- 94. Lorsqu'une partie conteste le refus d'inscription au registre et de versement au dossier de l'affaire, intégral ou partiel, d'un acte de procédure ou d'une pièce par le greffier, celui-ci soumet la question au président afin qu'il soit décidé si l'acte ou la pièce en cause doit être accepté.».

26) Le texte des points 98 et 99 est remplacé par «[Texte supprimé]».

27) Au point 101, la phrase «L'absence de régularisation est susceptible d'entraîner le rejet du recours pour cause d'irrecevabilité, conformément à l'article 78, paragraphe 6, à l'article 177, paragraphe 6, et à l'article 194, paragraphe 5, du règlement de procédure.» est remplacée par «L'absence de régularisation est susceptible d'entraîner le rejet du recours pour cause d'irrecevabilité, conformément à l'article 78, paragraphe 6, et à l'article 177, paragraphe 6, du règlement de procédure.».

28) Après le point 104, le texte suivant est inséré en tant que point 104 bis:

«104 bis. Le bordereau d'annexes et l'éventuelle table des matières ne sont pas pris en compte pour la détermination du nombre de pages maximal d'un mémoire.».

29) Le texte du titre «**A.1. Recours directs**» est remplacé par «**A.1. Recours directs (autres que ceux relatifs aux affaires de propriété intellectuelle)**».

30) Le texte du titre «**B.1. Recours directs**» est remplacé par «**B.1. Recours directs (autres que ceux relatifs aux affaires de propriété intellectuelle)**».

- 31) Au point 116, le membre de phrase «, doivent être produits les documents visés à l'article 51, paragraphes 2 et 3,» est remplacé par «, doivent être produits, s'il y a lieu, les documents visés à l'article 51, paragraphes 2 et 3,».
- 32) Le texte du point 117 est remplacé par «[Texte supprimé]».
- 33) Au point 119, le texte figurant après le dernier tiret «– soit transmis par courrier électronique, sous forme de simple fichier électronique établi avec un logiciel de traitement de texte, à l'adresse GC.Registry@curia.europa.eu, avec indication de l'affaire à laquelle il se réfère.» est remplacé par «– soit transmis par e-Curia lors du dépôt de la requête, avec indication de l'affaire à laquelle il se réfère.».
- 34) Le texte du point 122 est remplacé par le texte suivant:
- «Pour faciliter la préparation de la requête sur le plan formel, les représentants des parties peuvent utilement consulter le document «Aide-mémoire – Requête» et le modèle indicatif de requête qui sont disponibles sur le site Internet de la Cour de justice de l'Union européenne.».
- 35) Au point 127, le membre de phrase «Les points 116 et 117 supra s'appliquent» est remplacé par «Le point 116 s'applique».
- 36) Au point 134, le membre de phrase «Les points 113 à 115, 117 et 120 à 122 supra» est remplacé par «Les points 113 à 115 et 120 à 122 supra».
- 37) Au point 138, le membre de phrase «Les points 117, 125 et 126 supra» est remplacé par «Les points 125 et 126 supra».
- 38) Le texte du point 144 est remplacé par le texte suivant:
- «144. Les parties sont convoquées à l'audience de plaidoiries par les soins du greffe au moins un mois avant le déroulement de celle-ci, sans préjudice des situations dans lesquelles les circonstances justifient de les convoquer à plus bref délai. Lorsque le Tribunal décide d'organiser une audience de plaidoiries commune à plusieurs affaires en vertu de l'article 106 bis du règlement de procédure, la convocation à l'audience précise notamment les affaires concernées par cette audience.».
- 39) Après le point 147, le texte suivant est inséré en tant que point 147 bis:
- «147 bis. Lorsque le Tribunal décide d'organiser une audience de plaidoiries commune à plusieurs affaires en vertu de l'article 106 bis du règlement de procédure, le rapport d'audience sommaire établi dans la langue de procédure dans chacune des affaires concernées est signifié à toutes les autres parties convoquées à cette audience.».
- 40) Après le point 152, le texte suivant est inséré en tant que point 152 bis:
- «152 bis. Si une partie entend demander une dérogation au régime linguistique en vertu de l'article 45, paragraphe 1, sous c) ou d), du règlement de procédure visant l'emploi, lors de l'audience de plaidoiries, d'une langue autre que la langue de procédure, sa demande doit être présentée dans les meilleurs délais après la convocation.».
- 41) Au point 162, le membre de phrase «Chaque partie principale dispose de 15 minutes et chaque intervenant dispose de 10 minutes pour leurs plaidoiries (dans les affaires jointes, chaque partie principale dispose de 15 minutes pour chacune des affaires et chaque intervenant dispose de 10 minutes pour chacune des affaires),» est remplacé par «Chaque partie principale dispose de 15 minutes et chaque intervenant dispose de 10 minutes pour leurs plaidoiries (lors d'une audience dans les affaires jointes ou lors d'une audience commune, chaque partie principale dispose de 15 minutes pour chacune des affaires et chaque intervenant dispose de 10 minutes pour chacune des affaires),».
- 42) Le texte du point 165 est remplacé par le texte suivant:
- «165. Lorsque plusieurs parties sont amenées à défendre la même thèse devant le Tribunal (hypothèse des interventions, des affaires jointes ou des affaires présentant des similitudes justifiant la tenue d'une audience commune de plaidoiries), leurs représentants sont invités à se concerter avant l'audience de plaidoiries, aux fins d'éviter toute répétition de plaidoirie. Les représentants des parties concernées doivent cependant veiller à ne prendre position que pour les parties qu'ils représentent et veiller au respect de l'article 84 du règlement de procédure prescrivant les conditions dans lesquelles un moyen nouveau peut être produit devant le Tribunal en cours d'instance.».

43) Le texte du point 167 est remplacé par le texte suivant:

«167. Conformément à l'article 85, paragraphe 3, du règlement de procédure, à titre exceptionnel, les parties principales peuvent encore produire des preuves lors de l'audience de plaidoiries. En pareille situation, il est recommandé de se munir d'un nombre suffisant d'exemplaires (y compris, le cas échéant, dans une version non-confidentielle à l'égard des parties intervenantes). Les autres parties sont entendues sur la recevabilité et sur le contenu de celles-ci.»

44) Après le point 167, un nouveau titre est inséré:

«C bis. Participation à une audience par vidéoconférence

C bis. 1. Demande de recours à la vidéoconférence

167 bis. Si le représentant d'une partie est empêché de participer physiquement à une audience de plaidoiries à laquelle il est convoqué, pour des raisons sanitaires (par exemple, un empêchement de nature médicale individuelle ou résultant de restrictions de déplacement liées à une épidémie), des motifs de sécurité ou d'autres motifs sérieux (par exemple, une grève dans le secteur du transport aérien), le représentant de la partie concernée doit déposer, par acte séparé, une demande motivée visant à pouvoir participer à l'audience de plaidoiries par vidéoconférence.

167 ter. Afin que la demande puisse être utilement traitée par le Tribunal, elle doit être présentée dès que la cause de l'empêchement est connue et contenir:

- de manière précise et étayée, la nature de l'empêchement invoqué;
- les coordonnées d'une personne de contact avec laquelle des tests techniques et d'interprétation pourront le cas échéant être conduits préalablement à l'audience;
- le cas échéant, le numéro d'ordre de la dernière affaire dans laquelle le représentant a participé à une audience par vidéoconférence devant le Tribunal ou la Cour de justice.

167 quater. Toute demande de recours à la vidéoconférence est signifiée aux autres parties à l'affaire.

167 quinquies. La partie ayant introduit la demande de recours à la vidéoconférence, ainsi que les autres parties à l'affaire, sont informées par le greffe de la décision prise par le président de chambre sur la demande.

167 sexies. Si cette décision est favorable, la personne de contact dont le représentant aura préalablement fourni les coordonnées dans sa demande, est contactée par les services techniques de la Cour de justice de l'Union européenne pour organiser le plus rapidement possible des tests techniques et d'interprétation auxquels le représentant devra impérativement se soumettre.

167 septies. Si les tests s'avèrent concluants, l'audience de plaidoiries peut effectivement être organisée par vidéoconférence, ce dont les parties sont informées. Si les tests s'avèrent non concluants, les parties sont informées des conséquences quant au maintien ou au report de l'audience.

C bis. 2. Conditions techniques

167 octies. Le recours à la vidéoconférence pour les audiences de plaidoiries requiert une haute qualité du son et de l'image ainsi qu'une parfaite stabilité de la connexion lesquels sont évalués lors du test préalable à la tenue de l'audience. Dès lors, les prérequis techniques suivants doivent être satisfaits:

- seules des connexions utilisant les protocoles d'appels H.323 et SIP sont autorisées. Le H.323 et le SIP sont des protocoles spécifiquement utilisés pour l'établissement d'appels en vidéoconférence et assurent une stabilité et une sécurité optimale des connexions;
- l'utilisation d'une plateforme logicielle ou de tout autre système de réunion basé exclusivement sur une application informatique n'est pas autorisée;
- les connexions via des appareils mobiles de type laptop, tablettes ou smartphone ne sont pas autorisées.

167 nonies. Lorsque le représentant participe à l'audience par vidéoconférence, il ne peut utiliser que la langue dans laquelle il est autorisé à plaider en vertu des règles de procédure et ne peut accéder, sans préjudice de futures évolutions, qu'à l'interprétation vers cette langue.

C bis. 3. Recommandations pratiques à l'adresse des représentants plaissant par vidéoconférence

167 decies. Les recommandations pratiques à l'adresse des représentants plaissant par vidéoconférence figurent sur le site Internet de la Cour de justice de l'Union européenne.».

45) Au point 168, le membre de phrase «par courrier électronique (interpret@curia.europa.eu).» est remplacé par «par courrier électronique (interpretation@curia.europa.eu).».

46) Après le point 172, le texte suivant est inséré en tant que point 172 bis:

«172 bis. Lorsqu'une audience de plaidoiries commune à plusieurs affaires est organisée conformément à l'article 106 bis du règlement de procédure, un procès-verbal au contenu identique pour toutes les affaires en cause est versé au dossier de chacune des affaires dans la langue de procédure de l'affaire.».

47) Après le point 184, le texte suivant est inséré en tant que point 184 bis:

«184 bis. Une partie intervenante ne peut pas déposer une demande de traitement confidentiel à l'égard des autres parties à l'instance.».

48) Le texte du point 225 est remplacé par le texte suivant:

«225. La demande de sursis à l'exécution ou d'autres mesures provisoires doit indiquer, en premier lieu l'objet du litige et, d'une manière claire et concise, les moyens de fait et de droit sur lesquels est basé le recours principal et qui font apparaître, à première vue, le bien-fondé de celui-ci (fumus boni juris). Elle doit indiquer en second lieu avec précision la ou les mesures demandées. Elle doit indiquer en troisième lieu de manière motivée et documentée les circonstances établissant l'urgence.».

49) Après le point 225, le texte suivant est inséré en tant que point 225 bis:

«225 bis. Conformément à l'article 156, paragraphe 4, seconde phrase, du règlement de procédure, la demande en référé doit contenir toutes les preuves et offres de preuve disponibles, destinées à justifier l'octroi des mesures provisoires. Ainsi, le juge des référés doit disposer d'indications concrètes et précises, étayées par des preuves documentaires détaillées et, s'il y a lieu, certifiées, ou des offres de preuves qui démontrent la situation dans laquelle se trouve la partie sollicitant les mesures provisoires et permettent d'apprécier les conséquences qui résulteraient vraisemblablement de l'absence des mesures demandées.».

50) Le texte du point 227 est remplacé par le texte suivant:

«227. Afin qu'une demande en référé puisse être traitée d'une manière urgente, le nombre de pages maximal qu'elle ne doit, en principe, pas excéder est de 25 pages, tout en prenant en considération la matière concernée et les circonstances de l'affaire.».

51) L'annexe 1 est modifiée comme suit:

a) dans la partie introductive, le membre de phrase «conformément à l'article 78, paragraphe 6, l'article 177, paragraphe 6, et l'article 194, paragraphe 5, du règlement de procédure.» est remplacé par «conformément à l'article 78, paragraphe 6, et l'article 177, paragraphe 6, du règlement de procédure.»;

b) l'intitulé de la première colonne «Recours directs» est remplacé par «Recours directs (autres que des affaires de propriété intellectuelle)»;

c) le texte sous le point a) de la première et de la deuxième colonnes est remplacé par le texte suivant:

«a) production du document visé à l'article 51, paragraphe 2, du règlement de procédure à moins qu'un tel document ait déjà été déposé pour les besoins de l'ouverture d'un compte d'accès à e-Curia (article 51, paragraphe 2, du règlement de procédure)»;

- d) sous le point b), le membre de phrase figurant dans la première et la deuxième colonnes «preuve récente de l'existence juridique» est remplacé par «preuve de l'existence juridique»;
- e) sous le point g), le membre de phrase figurant dans la deuxième colonne «et des adresses que celles-ci avaient indiquées aux fins des notifications,» est remplacé par «et des adresses que celles-ci avaient indiquées aux fins des notifications, si les circonstances le justifient».
- 52) L'annexe 2 est modifiée comme suit:
- a) au point a), le membre de phrase «[article 21, premier alinéa, du statut; article 76, sous a), article 177, paragraphe 1, sous a), et article 194, paragraphe 1, sous a), du règlement de procédure]» est remplacé par «[article 21, premier alinéa, du statut; article 76, sous a), et article 177, paragraphe 1, sous a), du règlement de procédure]»;
- b) au point b), le membre de phrase «[article 76, sous b), article 177, paragraphe 1, sous b), et article 194, paragraphe 1, sous b), du règlement de procédure]» est remplacé par «[article 76, sous b), et article 177, paragraphe 1, sous b), du règlement de procédure]»;
- c) au point h), le membre de phrase «[point 86, sous d), des présentes dispositions pratiques d'exécution]» est remplacé par «[point 86, sous c), des présentes dispositions pratiques d'exécution]».
- 53) L'annexe 3 est modifiée comme suit:
- a) le texte figurant sous le point a) est remplacé par le texte suivant: «production du document visé à l'article 51, paragraphe 2, du règlement de procédure pour tout autre avocat supplémentaire à moins qu'un tel document ait déjà été déposé pour les besoins de l'ouverture d'un compte d'accès à e-Curia (article 51, paragraphe 2, du règlement de procédure)»;
- b) au point c), le membre de phrase «(article 46, paragraphe 2, du règlement de procédure; point 99 des présentes dispositions pratiques d'exécution)» est remplacé par «(article 46, paragraphe 2, du règlement de procédure)».

Article 2

Les présentes modifications des Dispositions pratiques d'exécution du règlement de procédure du Tribunal sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Elles entrent en vigueur le 1^{er} avril 2023.

Fait à Luxembourg, le 1^{er} février 2023.

Le greffier
E. COULON

Le président
M. VAN DER WOUDE

RECTIFICATIFS

Rectificatif à la décision (PESC) 2023/387 du Conseil du 20 février 2023 appuyant un mécanisme de signalement mondial des armes conventionnelles illicites et de leurs munition destiné à réduire le risque de leur détournement et de leur transfert illicite («iTrace V»)

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 53 du 21 février 2023)

Dans le sommaire et page 19, dans le titre:

au lieu de: «Décision (PESC) 2023/387 du Conseil du 20 février 2023 appuyant un mécanisme de signalement mondial des armes conventionnelles illicites et de leurs munition destiné à réduire le risque de leur détournement et de leur transfert illicite (“iTrace V”)»,

lire: «Décision (PESC) 2023/387 du Conseil du 20 février 2023 appuyant un mécanisme de signalement mondial des armes conventionnelles illicites et de leurs munitions destiné à réduire le risque de leur détournement et de leur transfert illicite (“iTrace V”)».

Page 21, à l'article 2, paragraphe 2:

au lieu de: «2. La mise en œuvre technique du projet visé à l'article 1^{er} est effectuée par Conflict Armament Research Ltd. (CAR).»,

lire: «2. La mise en œuvre technique du projet visé à l'article 1^{er} est effectuée par Conflict Armament Research (CAR).».

ISSN 1977-0693 (édition électronique)
ISSN 1725-2563 (édition papier)



Office des publications
de l'Union européenne
L-2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR