

Entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR): prolongation de la durée d'existence de l'entreprise commune jusqu'en 2024

2013/0237(NLE) - 29/01/2014 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie a adopté, dans le cadre d'une procédure législative spéciale (consultation du Parlement), le rapport de Britta THOMSEN (S&D, DK) sur la proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) en ce qui concerne la prolongation de la durée d'existence de l'entreprise commune jusqu'en 2024.

La commission parlementaire a approuvé la proposition de la Commission sous réserve des amendements suivants :

Finalité de l'entreprise commune : les députés ont précisé que SESAR devait poursuivre les objectifs de recherche et d'innovation établis dans [Horizon 2020](#). Afin de tenir compte de la durée du programme Horizon 2020, tous les appels à propositions devraient être **lancés d'ici au 31 décembre 2020**.

Portée des activités : les députés ont introduit un nouvel article dans le but de préciser le champ d'activité de l'entreprise commune SESAR, notamment pour les **niveaux de maturité technologique** de son programme de recherche. Les règles de participation invitent à prendre davantage en compte le principe des niveaux de maturité technologique lors de la détermination des niveaux de financement, ce qui est repris dans ce nouvel article au regard des taux de financement pratiqués pour les actions indirectes.

Contribution financière de l'Union : la contribution maximale de l'Union couvrant les coûts au titre du cadre financier pluriannuel 2014-2020 serait fixée à **570 millions EUR** (600 millions EUR dans la proposition de la Commission) comprenant les contributions des pays de l'Association européenne de libre-échange (AELE), prélevés sur les crédits budgétaires alloués au programme «Horizon 2020», notamment sur l'objectif spécifique «**Des transports intelligents, verts et intégrés**» au titre de la priorité «Défis sociétaux» d'Horizon 2020.

La Commission pourrait toutefois s'opposer à l'utilisation de la contribution de l'Union à des fins dont elle estime qu'elles sont contraires aux principes du programme Horizon 2020.

Audit interne : il est précisé que l'entreprise commune organiserait librement sa propre capacité d'audit interne.

Évaluation : la Commission devrait organiser des **évaluations indépendantes** sur la mise en œuvre du règlement, l'accent étant mis sur l'incidence et l'efficacité des résultats concrets obtenus dans le délai fixé, conformément au plan directeur ATM. Les évaluations porteraient sur les méthodes de travail ainsi que sur la situation financière générale de l'entreprise commune. Les résultats seraient présentés au Parlement européen et au Conseil.

Les résultats de l'évaluation intermédiaire indépendante de 2017 seraient pris en compte dans l'évaluation intermédiaire d'Horizon 2020.

Afin de **répondre à des situations imprévues** à des évolutions et à des besoins nouveaux, la Commission pourrait revoir, à la suite de l'évaluation intermédiaire d'Horizon 2020, le budget de l'entreprise commune dans le cadre de la procédure budgétaire annuelle.

Règles de participation : conformément aux principes de la transparence et de la non-discrimination, les députés ont demandé que les appels à propositions lancés par l'entreprise commune soient publiés sur le portail électronique des participants au programme Horizon 2020.

Conflits d'intérêt : le rapport a introduit un nouveau texte visant à mettre en place une politique approfondie sur les conflits d'intérêts, exigeant que les parties déclarent la présence ou l'absence de tels conflits d'intérêts et définissent une procédure pour les résoudre.