Rada
Evropské unie

Brusel 23. února 2021
(OR. en)

Interinstitucionální spis:
2021/0048(NLE)

6446/21
ADD 27

RECH 72
COMPET 123
IND 40
MI 105
SAN 82
TRANS 94
AVIATION 42
ENER 50
ENV 94
SOC 95
TELECOM 70
AGRI 79
SUSTDEV 22
REGIO 29
IA 22

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	23. února 2021
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	SWD(2021) 38 final - Part 6/9
Předmět:	PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k návrhu nařízení Rady, kterým se zřizují společné podniky v rámci programu Horizont Evropa Evropské partnerství pro integrované uspořádání letového provozu

Delegace naleznou v příloze dokument SWD(2021) 38 final - Part 6/9.

Příloha: SWD(2021) 38 final - Part 6/9

EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

SOUHRN ZPRÁVY O POSOUZENÍ DOPADŮ

Průvodní dokument k

návrhu nařízení Rady, kterým se zřizují společné podniky v rámci programu Horizont Evropa

Evropské partnerství pro integrované uspořádání letového provozu

{COM(2021) 87 final} - {SEC(2021) 100 final} - {SWD(2021) 37 final}

Posouzení dopadů evropského partnerství pro integrované uspořádání letového provozu

A. Potřeba opatření

V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?

Navzdory významnému pokroku, jehož bylo v minulém desetiletí dosaženo při modernizaci infrastruktury uspořádání letového provozu (ATM), je až 10 % emisí CO_2 vytvořených leteckou dopravou způsobeno roztříštěnou infrastrukturou ATM, jež plně nevyužívá výhod digitalizace a automatizace; těmto emisím by bylo možné zabránit. Mimoto má na leteckou dopravu významný dopad krize COVID-19, která také odhalila nedostatky stávajících systémů ATM. Nikdy předtím nebyl vyvíjen takový tlak na zajištění větší nákladové efektivnosti infrastruktury ATM, její odolnosti a škálovatelnosti podle výkyvů v dopravě a na přizpůsobení se novým druhům letadel.

Inovační cyklus v oblasti ATM by měl být také zkrácen, aby mohli průmysloví aktéři v odvětví být i nadále konkurenceschopní a podporovat širokou škálu aplikací v oblasti dopravy (např. osobní doprava, nákladní doprava, drony a městská letecká mobilita), obrany a bezpečnosti (spolupráce civilních a vojenských složek při uspořádání vzdušného prostoru).

Řešení těchto mnoha problémů v rychle se měnícím a složitém kontextu vyžaduje značné společné úsilí k posílení spolupráce a investic do inovací, čímž se nemůže samostatně zabývat jediná zúčastněná strana či členský stát. Letectví je svou povahou mezinárodní a vyžaduje společné, koordinované opatření.

Čeho by mělo být dosaženo?

Cíl je trojí:

1) přechod evropského ATM do digitálního věku k zajištění jeho větší odolnosti a škálovatelnosti s ohledem na výkyvy v dopravě;
2) posílení konkurenceschopnosti přepravy pilotovanými a bezpilotními letadly v EU na podporu hospodářského růstu a oživení po krizi COVID-19;
3) vytvoření „jednotného evropského nebe“ jako nejúčinnějšího vzdušného prostoru na světě, který bude také nejšetrnější k životnímu prostředí.

Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU?

Zásah EU (financování a koordinace) je nezbytný, aby bylo zajištěno urychlení úsilí o dosažení výše uvedených cílů a jeho lepší zaměření[1]. V praxi to znamená spojení všech příslušných zúčastněných stran v odvětví – od výrobců po poskytovatele letových navigačních služeb, letecké společnosti, letiště, výzkumné ústavy a vojsko – při vývoji transformačních a interoperabilních technologií, které reagují na výše zmíněné problémy. Nebudou-li problémy řešeny prostřednictvím silného koordinovaného zásahu EU, je pravděpodobné, že se objeví vnitrostátní programy *ad hoc*, zejména po odeznění pandemie COVID-19, jež budou řešit místní problémy, avšak zvýší roztříštěnost Evropské sítě uspořádání letového provozu.

B. Řešení

Prostřednictvím kterých možností lze cílů dosáhnout? Je některá možnost upřednostňována? Pokud ne, proč?

Možnosti politiky se liší podle míry flexibility a adicionality/zaměřenosti:

Možnost politiky č. 0: výzvy v rámci programu Horizont Evropa – strategický program výzkumu stanovený a potvrzený Komisí se vstupními údaji z průmyslu.

Možnost politiky č. 1: spoluprogramované evropské partnerství – program výzkumu a inovací je schválen a koordinován společně s partnerstvím a Komise jej využívá v pracovním programu za účelem provádění.

[1] V souladu s nedávnými doporučeními Evropského účetního dvora, zvláštní zprávy č. 18/2018 a č. 11/2019.

Možnost politiky č. 2: institucionalizované evropské partnerství podle článku 187 SFEU – členové partnerství mají vysokou míru vlivu při vypracování strategického programu výzkumu, ročních pracovních programů a témat výzev, a to prostřednictvím transparentního a přístupného postupu přijatého správní radou partnerství, v níž je zastoupena EU i partneři.

Možnost politiky č. 1 nabízí poněkud nižší náklady a větší flexibilitu než **možnost politiky č. 2**, a to díky organické, měnící se struktuře členství a prostoru pro úpravu programu výzkumu a inovací.

Možnost politiky č. 2 představuje upřednostňovanou možnost, neboť zřizuje nejúčinnější platformu, která je schopna urychlit dosažení největších přínosů (viz níže). V porovnání s **možností politiky č. 1** má také větší zaměřenost a zajišťuje silnější závazek zúčastněných stran, včetně mezivládních organizací, jako je agentura Eurocontrol, Agentura EU pro bezpečnost letectví (EASA) a Evropská kosmická agentura (ESA).

Možnost politiky č. 2 je sice nejnákladnější možností, avšak pouze nepatrně, a proto, že více než 60 % nákladů uhradí soukromí partneři a má největší schopnost přinést očekávané dopady, znamená nejlepší hodnotu pro rozpočet Unie.

Jaké jsou názory jednotlivých zúčastněných stran? Kdo podporuje kterou možnost?

Mezi jednotlivými zúčastněnými stranami panuje celkově vysoká míra shody, pokud jde o problémy, cíle a upřednostňovanou možnost do budoucna. Více než 70 % odpovědí v rámci veřejné konzultace podpořilo obnovení institucionálního partnerství podle článku 187 SFEU a poukázalo na skutečnost, že odvětví potřebuje silný zásah ze strany EU k řízení jednotného evropského programu výzkumu a inovací, který trvale zapojuje zúčastněné strany z celého hodnotového řetězce v zájmu zajištění interoperabilních řešení, jež po zavedení zvýší výkonnost a bezpečnost systémů ATM v EU.

Ostatní hlavní názory:

- partnerství by mělo lépe spojovat výzkum a inovace s industrializací,
- mělo by podpořit uvádění na trh a zavádění,
- měly by se zjednodušit administrativní postupy,
- měla by existovat užší spolupráce s agenturou EASA a s vnitrostátními orgány, lepší synergie s partnerstvími v oblasti výzkumu a inovací a s vnitrostátními iniciativami a lepší vztahy s akademickou obcí.

C. Dopady upřednostňované možnosti

Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?

Vědecké dopady: posílení vědeckých kapacit a poznatků v oblasti ATM v EU; rozšíření kompetencí další generace pracovníků v letectví.

Hospodářské/technologické dopady: větší škálovatelnost a bezpečnost systémů ATM; nové příležitosti pro růst trhu s drony; posílení vedoucí úlohy evropského leteckého a kosmického průmyslu v celosvětovém měřítku.

Sociální dopady: snížení emisí hluku a skleníkových plynů z letectví o množství odpovídající emisím CO_2 z velké metropolitní oblasti v EU (např. Madrid); lepší zkušenosti cestujících (kratší doba cesty, menší zpoždění, nižší náklady a lepší propojení).

Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?

Hlavní dodatečné náklady v porovnání s **možností politiky č. 0** představují náklady na přípravu a provozování podpůrného útvaru partnerství. Zohlední-li se však finanční páka (míry spolufinancování) a

celkový rozpočet dostupný pro jednotlivé možnosti politiky, překračují náklady upřednostňované možnosti politiky (za předpokladu stejného příspěvku Unie) náklady nejúspornější možnosti pouze o 1–2 procentní body. Ze zkušeností mimoto vyplývá, že ostatní partneři, včetně institucionálních, jsou ochotni uhradit více než 60 % administrativních nákladů společného podniku.
Jaké budou dopady na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?
Malé a střední podniky budou hrát v partnerství pravděpodobně důležitou úlohu, neboť jsou náležitě zastoupeny v činnostech týkajících se digitálních technologií a dat a dronů. V porovnání s minulostí usnadní existence otevřené struktury partnerství a otevřených výzev malým a středním podnikům účast.
Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?
Neočekává se žádný dopad na vnitrostátní rozpočty a správní orgány, a to díky sladění strategií. Aktivní zapojení členských států v partnerství posílí jejich angažovanost pro výsledné technologie a zvýší využívání a synchronizované zavádění těchto technologií v celé EU.
Očekávají se jiné významné dopady?
Navrhované partnerství přispěje k poskytování příslušných důkazů v oblasti vědy a technologie, pokud jde o letectví, s cílem pomoci tvůrcům politik a regulačním orgánům při přijímání nejlepších regulačních opatření pro řešení problémů spojených se změnou klimatu a digitalizací.
Proporcionalita?
V rámci možnosti politiky č. 1 se mohou partneři flexibilně připojit k partnerství nebo z něj vystoupit. Program výzkumu a inovací lze rovněž snadněji přizpůsobit vývoji technologií či jiných požadavků. Možnost politiky č. 2 vyžaduje větší (finanční) závazek, což je odůvodněno vyšší účinností a schopností urychlit velice potřebnou digitální transformaci ATM.
D. Návazná opatření
Kdy bude tato politika přezkoumána?
Komise přezkoumá způsob provádění po třech letech od zřízení partnerství.