

Bruxelles, den 23. februar 2021
(OR. en)

Interinstitutionel sag:
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

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	23. februar 2021
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	SWD(2021) 38 final - Part 6/9
Vedr.:	ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN Ledsagedokument til forslag til Rådets forordning om oprettelse af fællesforetagenderne under Horisont Europa Europæisk partnerskab om integreret lufttrafikstyring

Hermed følger til delegationerne dokument SWD(2021) 38 final - Part 6/9.

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



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

**forslag til Rådets forordning om oprettelse af fællesforetagenderne under Horisont
Europa**

Europæisk partnerskab om integreret lufttrafikstyring

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

Konsekvensanalyse af det europæiske partnerskab om integreret lufttrafikstyring
A. Behov for handling
Hvad er problemet, og hvorfor udgør det et problem på EU-plan?
Trods de betydelige fremskridt, der er gjort i det seneste årti med hensyn til modernisering af infrastrukturen for lufttrafikstyring (ATM), kan op til 10 % af CO₂-emissionerne fra flyvning henføres til en fragmenteret ATM-infrastruktur, som ikke fuldt ud udnytter digitaliseringen og automatiseringen. Disse emissioner kan undgås. Covid-19-krisen har desuden haft en betydelig indvirkning på lufttransporten og afsløret svaghederne i de nuværende ATM-systemer. Der har aldrig tidligere været et sådant pres på ATM-infrastrukturen for at gøre den mere omkostningseffektiv, modstandsdygtig og skalerbar over for udsving i trafikken og for at tage højde for nye typer af luftfartøjer. Innovationscyklussen inden for ATM bør også afkortes, så sektorens industrielle aktører kan forblive konkurrencedygtige og støtte en bred vifte af applikationer inden for transport (f.eks. passagerer, fragt, droner og mobilitet i byerne), forsvar og sikkerhed (civil-militært samarbejde om luftrumstyring). For at løse disse mange problemer i en hurtigt skiftende og kompleks kontekst er der behov for en betydelig kollektiv indsats for at fremme samarbejde og investeringer i innovation, som ikke kan løses af en enkelt interessent eller medlemsstat alene. Luftfart er af natur international og kræver en fælles koordineret indsats.
Hvilke resultater skal der opnås?
Der er tre målsætninger: 1) at bringe europæisk ATM ind i den digitale tidsalder, så den bliver mere modstandsdygtig og skalerbar over for udsving i trafikken 2) at styrke konkurrenceevnen for bemandet og ubemandet lufttransport i Unionen med henblik på at støtte økonomisk vækst og genopretning efter covid-19-krisen 3) at gøre det fælles europæiske luftrum til det mest effektive og miljøvenlige luftrum i verden.
Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan?
Der er behov for EU-foranstaltninger (finansiering og koordinering) for at sikre, at indsatsen for at opfylde ovennævnte målsætninger fremskyndes og målrettes bedre¹. Dette betyder i praksis, at alle relevante interessenter i sektoren, fra producenter til luftfartstjenesteudøvere, luftfartsselskaber, lufthavne, forskningsinstitutter og militæret, samles for at udvikle transformative og interoperable teknologier, der reagerer på ovennævnte udfordringer. Hvis problemerne ikke løses gennem en stærk koordineret EU-indsats, vil der sandsynligvis opstå nationale programmer på ad hoc-basis, især i en verden efter covid-19-krisen, som løser lokale problemer, men øger fragmenteringen af det europæiske ATM-net.
B. Løsninger
Hvilke løsninger er der overvejet for at nå målene? Foretrækkes en bestemt løsning frem for andre? Hvis ikke, hvorfor?
De politiske løsningsmodeller (PO'er) varierer alt efter graden af fleksibilitet og additionalitet/direkte virkning. PO0: Horisont Europa-indkaldelser — den strategiske forskningsdagsorden fastsættes og bekræftes af Kommissionen med input fra industrien. PO1: samprogrammeret europæisk partnerskab — forsknings- og innovationsdagsordenen aftales og koordineres med partnerskabet og anvendes af Kommissionen til gennemførelse i arbejdsprogrammet.

¹ I overensstemmelse med Revisionsrettens seneste anbefalinger, SR 18/2018 og SR 11/2019.

PO2: institutionaliseret europæisk partnerskab i henhold til artikel 187 i TEUF — partnerskabets medlemmer får stor indflydelse på udviklingen af den strategiske forskningsdagsorden, de årlige arbejdsprogrammer og indkaldelsesemnerne gennem en gennemsigtig og tilgængelig procedure, der vedtages af partnerskabets bestyrelse, hvor både EU og partnerne er repræsenteret.

PO1 indebærer noget lavere omkostninger og større fleksibilitet end **PO2** som følge af en organisk og dynamisk medlemsstruktur og mulighederne for at tilpasse forsknings- og innovationsdagsordenen.

PO2 er den foretrukne løsningsmodel, da den etablerer den mest effektive platform, som kan fremskynde opnåelsen af de største fordele (se nedenfor). Sammenlignet med **PO1** har den også større direkte virkning og større engagement fra interessenterne side, herunder fra mellemstatslige organisationer som f.eks. Eurocontrol, EU's Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og Den Europæiske Rumorganisation (ESA).

PO2 er marginalt den dyreste løsning, men den sikrer den bedste udnyttelse af Unionens budget, idet mere end 60 % af omkostningerne dækkes af private partnere, og den har størst kapacitet til at levere de forventede virkninger.

Hvad er de forskellige interessenters synspunkter? Hvem støtter hvilken løsning?

Samlet set er der en stor grad af enighed mellem interessenterne om problemerne, målsætningerne og den foretrukne løsningsmodel for fremtiden. Over 70 % af respondenterne i den offentlige høring støttede genoprettelsen af det institutionelle partnerskab i henhold til artikel 187 i TEUF, idet de påpegede, at sektoren har brug for en stærk EU-indsats for at styre et fælles europæisk forsknings- og innovationsprogram, som løbende inddrager interessenterne i hele værdikæden for at tilvejebringe interoperable løsninger, der forbedrer ATM-systemernes ydeevne og sikkerhed i EU, når de er blevet implementeret.

Andre hovedsynspunkter:

- Partnerskabet bør have bedre forbindelser mellem forskning og innovation og industrialisering.
- Det bør støtte markedsudbredelse og -anvendelse.
- De administrative procedurer bør forenkles.
- Der bør være et tættere samarbejde med EASA og de nationale myndigheder, bedre synergier med forsknings- og innovationspartnerskaber og nationale initiativer, samt bedre forbindelser med den akademiske verden.

C. Den foretrukne løsnings virkninger

Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes — ellers fordelene ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

Videnskabsrelaterede virkninger: styrke EU's videnskabelige kapacitet og viden inden for ATM og udvide kompetencerne hos den næste generation af fagfolk inden for luftfart.

Økonomiske/teknologiske virkninger: øget skalerbarhed og sikkerhed i ATM-systemerne, nye muligheder for vækst på dronemarkedet og styrkelse af den europæiske luftfarts- og luftfartsindustri globalt førerrolle.

Sociale konsekvenser: reduktion af luftfartsstøj og -gasemissioner med en margin, der svarer til CO₂-emissionerne fra et stort metroområde i EU (f.eks. Madrid). og forbedrede passageroplevelser (reduktion af rejsetid, forsinkelser og omkostninger og bedre forbindelser).

Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning (hvis en bestemt løsning foretrækkes — ellers omkostningerne ved de vigtigste af de mulige løsninger)?

De største ekstraomkostninger i forhold til **PO0** er omkostningerne til etablering og drift af partnerskabets backoffice. I betragtning af den finansielle løftestangseffekt (samfinansieringssatser) og det samlede

budget, der er til rådighed for hver politisk løsningsmodel, og under forudsætning af et tilsvarende EU-bidrag overstiger omkostningerne til den foretrukne løsningsmodel kun omkostningerne ved den økonomisk mest effektive løsningsmodel med 1-2 procentpoint. Erfaringerne har desuden vist, at andre partnere, herunder institutionelle partnere, er villige til dække mere end 60 % af fællesforetagendets administrationsomkostninger.
Hvordan påvirker den foretrukne løsning SMV'er og konkurrenceevnen?
SMV'er vil sandsynligvis spille en vigtig rolle i partnerskabet, da de er godt repræsenteret inden for digitale teknologier samt data- og droneaktiviteter. En åben partnerskabsstruktur og åbne indkaldelser vil gøre det lettere for SMV'er at deltage end hidtil.
Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?
Der forventes ingen virkninger for de nationale budgetter og forvaltninger takket være en tilpasning af strategierne. Medlemsstaternes aktive deltagelse i partnerskabet vil styrke deres engagement i de deraf følgende teknologier og øge deres udbredelse og synkroniserede anvendelse i hele Unionen.
Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?
Det foreslåede partnerskab vil medvirke til at tilvejebringe relevant videnskabelig og teknologisk dokumentation inden for luftfart for at hjælpe politiske beslutningstagere og lovgivere med at vedtage de bedst mulige lovgivningsmæssige foranstaltninger for at tackle udfordringerne i forbindelse med klimaændringer og digitalisering.
Proportionalitet?
Med PO1 får partnerne fleksibilitet til at tilslutte sig eller forlade partnerskabet. Forsknings- og innovationsdagsordenen kan også let tilpasses, efterhånden som teknologien eller andre krav udvikler sig. PO2 kræver et stærkere (finansielt) engagement, som begrundes af den øgede effektivitet og kapacitet til at fremskynde den hårdt tiltrængte digitale omstilling af ATM.
D. Opfølgning
Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?
Kommissionen vil revidere gennemførelsesmetoden tre år efter oprettelsen af partnerskabet.