



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 23 Φεβρουαρίου 2021
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
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

ΔΙΑΒΙΒΑΣΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	23 Φεβρουαρίου 2021
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	SWD(2021) 38 final - Part 6/9
Θέμα:	ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ που συνοδεύει το έγγραφο πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με τη σύσταση των κοινών επιχειρήσεων στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» Ευρωπαϊκή σύμπραξη για την ολοκληρωμένη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - SWD(2021) 38 final - Part 6/9.

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



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΕΚΘΕΣΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει το έγγραφο

**πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με τη σύσταση των κοινών επιχειρήσεων
στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη»**

Ευρωπαϊκή σύμπραξη για την ολοκληρωμένη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας

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

Εκτίμηση επιπτώσεων όσον αφορά την ευρωπαϊκή σύμπραξη για την ολοκληρωμένη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας
A. Ανάγκη ανάληψης δράσης
Ποιο είναι το πρόβλημα και γιατί είναι πρόβλημα σε επίπεδο ΕΕ;
Παρά τη σημαντική πρόοδο που έχει σημειωθεί την τελευταία δεκαετία όσον αφορά τον εκσυγχρονισμό της υποδομής διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ATM), ποσοστό έως 10 % των εκπομπών CO₂ που παράγονται από τις πτήσεις οφείλονται στην κατακερματισμένη υποδομή ATM η οποία δεν αξιοποιεί στο έπακρο την ψηφιοποίηση και την αυτοματοποίηση· αυτές οι εκπομπές θα μπορούσαν να αποφευχθούν. Επιπλέον, η κρίση της νόσου COVID-19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στις αεροπορικές μεταφορές και ανέδειξε τις αδυναμίες των υφιστάμενων συστημάτων ATM. Ποτέ μέχρι σήμερα δεν ήταν τόσο επιτακτική η ανάγκη να καταστεί η υποδομή ATM οικονομικά αποδοτικότερη, ανθεκτικότερη και κλιμακώσιμη στις διακυμάνσεις της κυκλοφορίας, καθώς και να προσαρμοστεί σε νέους τύπους οχημάτων αέρος. Επιπλέον, ο κύκλος καινοτομίας στην ATM θα πρέπει να συντομευθεί, ώστε να μπορούν οι βιομηχανικοί παράγοντες του τομέα να παραμείνουν ανταγωνιστικοί και να υποστηρίξουν ευρύ φάσμα εφαρμογών στους τομείς των μεταφορών (π.χ. επιβάτες, φορτία, δρόνοι και αστική εναέρια κινητικότητα), της άμυνας και της ασφάλειας (συνεργασία μεταξύ πολιτικών και στρατιωτικών φορέων κατά τη διαχείριση του εναέριου χώρου). Για την αντιμετώπιση των πολλαπλών αυτών προβλημάτων σε ένα ταχέως εξελισσόμενο και σύνθετο πλαίσιο απαιτείται σημαντική συλλογική προσπάθεια για την τόνωση της συνεργασίας και των επενδύσεων σε καινοτομίες που δεν μπορούν να επιτευχθούν από μεμονωμένους ενδιαφερόμενους ή μεμονωμένα κράτη μέλη. Οι αερομεταφορές έχουν εκ φύσεως διεθνή χαρακτήρα και απαιτούν κοινή, συντονισμένη δράση.
Τι θα πρέπει να επιτευχθεί;
Ο στόχος έχει τρία σκέλη: 1) μετάβαση της ευρωπαϊκής ATM στην ψηφιακή εποχή ώστε να καταστεί πιο ανθεκτική και κλιμακώσιμη στις διακυμάνσεις της κυκλοφορίας· 2) ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επανδρωμένων και μη επανδρωμένων αεροπορικών μεταφορών στην ΕΕ για τη στήριξη της οικονομικής ανάπτυξης και ανάκαμψης στη μετά COVID εποχή· 3) εδραίωση του «ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού» ως του πλέον αποδοτικού και φιλικού προς το περιβάλλον εναέριου χώρου παγκοσμίως.
Ποια είναι η προστιθέμενη αξία της δράσης σε επίπεδο ΕΕ;
Απαιτείται παρέμβαση της ΕΕ (χρηματοδότηση και συντονισμός) προκειμένου να διασφαλιστεί η επιτάχυνση και η καλύτερη εστίαση των προσπάθειών για την επίτευξη των ανωτέρω στόχων¹. Στην πράξη, αυτό σημαίνει συγκέντρωση όλων των σχετικών ενδιαφερομένων του τομέα, από τους κατασκευαστές μέχρι τους παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας, τις αεροπορικές εταιρείες, τους αερολιμένες, τα ερευνητικά ινστιτούτα και τον στρατό, για την ανάπτυξη μετασχηματιστικών και διαλειτουργικών τεχνολογιών που ανταποκρίνονται στις ανωτέρω προκλήσεις. Εάν τα προβλήματα δεν αντιμετωπιστούν με ισχυρή και συντονισμένη παρέμβαση της ΕΕ, είναι πιθανό να αναπτυχθούν εθνικά προγράμματα σε ad hoc βάση, ιδιαίτερα στη μετά COVID εποχή, με αποτέλεσμα να επιλύονται μεν τοπικά ζητήματα, αλλά να αυξάνεται ο κατακερματισμός του ευρωπαϊκού δικτύου ATM.
B. Λύσεις
Ποιες είναι οι διάφορες επιλογές για την επίτευξη των στόχων; Υπάρχει προτιμώμενη επιλογή ή όχι;

¹ Σύμφωνα με πρόσφατες συστάσεις του ΕΕΣ, ειδική έκθεση 18/2018, ειδική έκθεση 11/2019.

Αν όχι, γιατί;
Οι επιλογές πολιτικής (ΕΠ) διαφέρουν ανάλογα με τον βαθμό ευελιξίας και προσθετικότητας/κατεύθυνσης: ΕΠ0: προσκλήσεις υποβολής προτάσεων στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» — το στρατηγικό ερευνητικό θεματολόγιο καθορίζεται και επιβεβαιώνεται από την Επιτροπή, με τη συμβολή της βιομηχανίας· ΕΠ1: ευρωπαϊκή σύμπραξη κοινού προγραμματισμού — το θεματολόγιο E&K συμφωνείται και συντονίζεται με τη σύμπραξη και χρησιμοποιείται από την Επιτροπή προς εφαρμογή στο πρόγραμμα εργασίας· ΕΠ2: θεσμοθετημένη ευρωπαϊκή σύμπραξη βάσει του άρθρου 187 της ΣΛΕΕ — τα μέλη της σύμπραξης θα ασκούν σημαντική επιρροή στην κατάρτιση του στρατηγικού ερευνητικού θεματολογίου, των ετήσιων προγραμμάτων εργασίας και των θεμάτων των προσκλήσεων υποβολής προτάσεων, μέσω διαφανούς και προσβάσιμης διαδικασίας που θα εγκριθεί από το διοικητικό συμβούλιο της σύμπραξης στο οποίο εκπροσωπούνται τόσο η ΕΕ όσο και οι εταίροι. Η ΕΠ1 παρέχει σχετικά χαμηλότερο κόστος και μεγαλύτερη ευελιξία απ' ό,τι η ΕΠ2, χάρη σε μια οργανική, εξελισσόμενη δομή των μελών και στο εύρος προσαρμογής του θεματολογίου E&K. Η προτιμώμενη επιλογή είναι η ΕΠ2, καθώς δημιουργεί την πλέον αποδοτική πλατφόρμα, η οποία μπορεί να επιταχύνει την αποκόμιση μέγιστων οφελών (βλ. κατωτέρω), Σε σύγκριση με την ΕΠ1, παρέχει επίσης μεγαλύτερη κατεύθυνση και ισχυρότερη δέσμευση από τους ενδιαφερομένους, συμπεριλαμβανομένων διακυβερνητικών οργανισμών όπως ο Eurocontrol, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Διαστήματος (ESA). Η ΕΠ2 είναι οριακά η πιο δαπανηρή επιλογή, αλλά δεδομένου ότι πάνω από το 60 % του κόστους καλύπτεται από ιδιωτικούς εταίρους και ότι παρουσιάζει τη μεγαλύτερη δυνατότητα να αποφέρει τα αναμενόμενα αποτελέσματα, εγγυάται τη βέλτιστη αξιοποίηση του προϋπολογισμού της Ένωσης.
Ποιες απόψεις διατύπωσαν οι διάφοροι ενδιαφερόμενοι; Ποιος υποστηρίζει την κάθε επιλογή;
Συνολικά, οι ενδιαφερόμενοι συμφωνούν σε μεγάλο βαθμό σχετικά με τα προβλήματα, τους στόχους και την προτιμώμενη επιλογή για το μέλλον. Πάνω από το 70 % των απαντησάντων στη δημόσια διαβούλευση υποστήριξαν την επανασύσταση της θεσμικής σύμπραξης βάσει του άρθρου 187 της ΣΛΕΕ, επισημαίνοντας ότι ο τομέας χρειάζεται ισχυρή παρέμβαση της ΕΕ για την καθοδήγηση ενός ενιαίου ευρωπαϊκού προγράμματος E&K που εξασφαλίζει τη συνεχή συμμετοχή ενδιαφερομένων από ολόκληρη την αλυσίδα αξίας για την παροχή διαλειτουργικών λύσεων οι οποίες, αφού εφαρμοστούν, θα βελτιώσουν τις επιδόσεις και την ασφάλεια των συστημάτων ATM στην ΕΕ. Άλλες βασικές απόψεις: • Η σύμπραξη θα πρέπει να εξασφαλίζει καλύτερες διασυνδέσεις μεταξύ E&K και βιομηχανικής παραγωγής· • Θα πρέπει να υποστηρίζει την υιοθέτηση από την αγορά και τη διάδοση· • Θα πρέπει να απλουστευτούν οι διοικητικές διαδικασίες· • Θα πρέπει να υπάρχει στενότερη συνεργασία με τον EASA και τις εθνικές αρχές, καλύτερες συνέργειες με συμπράξεις E&K και εθνικές πρωτοβουλίες, και καλύτερες διασυνδέσεις με την ακαδημαϊκή κοινότητα.
Γ. Επιπτώσεις της προτιμώμενης επιλογής
Ποια είναι τα οφέλη της προτιμώμενης επιλογής (ειδιάλλως, των κυριότερων επιλογών);
Επιστημονικές επιπτώσεις: ενίσχυση των επιστημονικών ικανοτήτων και γνώσεων της ΕΕ στον τομέα

της ATM· διεύρυνση των ικανοτήτων της νέας γενιάς επαγγελματιών του κλάδου της αεροπορίας· Οικονομικές/τεχνολογικές επιπτώσεις: αυξημένη κλιμακωσιμότητα και ασφάλεια των συστημάτων ATM· νέες ευκαιρίες ανάπτυξης της αγοράς δρόμων· ενίσχυση του παγκόσμιου ηγετικού ρόλου του ευρωπαϊκού εναέριου χώρου και του αεροπορικού κλάδου· Κοινωνικές επιπτώσεις: μείωση του θορύβου από τις αερομεταφορές καθώς και των εκπομπών αερίων κατά περιθώριο ίσο με τις εκπομπές CO₂ μιας μεγάλης μητροπολιτικής περιοχής της ΕΕ (π.χ. Μαδρίτη)· βελτίωση της εμπειρίας των επιβατών (μειωμένος χρόνος ταξιδιού, μειωμένες καθυστερήσεις και κόστος, και καλύτερη συνδεσιμότητα).
Ποιο είναι το κόστος της προτιμώμενης επιλογής (ειδάλλως, των κυριότερων επιλογών); Το κύριο πρόσθετο κόστος σε σύγκριση με την ΕΠ0 συνίσταται στο κόστος δημιουργίας και λειτουργίας του τμήματος υποστήριξης της σύμπραξης. Ωστόσο, εάν ληφθεί υπόψη η χρηματοδοτική μόχλευση (τα ποσοστά συγχρηματοδότησης) και ο συνολικός διαθέσιμος προϋπολογισμός για κάθε επιλογή πολιτικής, και εάν υποθεθεί ότι η συνεισφορά της Ένωσης θα είναι ισόποση, το κόστος της προτιμώμενης επιλογής πολιτικής υπερβαίνει εκείνο της πλέον αποδοτικής επιλογής κατά μόλις 1-2 εκατοστιαίες μονάδες. Επιπλέον, η πείρα έχει δείξει ότι οι άλλοι εταίροι, συμπεριλαμβανομένων των θεσμικών εταίρων, είναι πρόθυμοι να καλύψουν πάνω από το 60 % των διοικητικών δαπανών της κοινής επιχείρησης.
Ποιες είναι οι επιπτώσεις στις ΜΜΕ και στην ανταγωνιστικότητα; Οι ΜΜΕ είναι πιθανό να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη σύμπραξη, καθώς έχουν σημαντική παρουσία στις ψηφιακές τεχνολογίες, στα δεδομένα και στις πτητικές λειτουργίες δρόμων. Η ανοικτή δομή της σύμπραξης και οι ανοικτές προσκλήσεις θα καταστήσουν ευκολότερη τη συμμετοχή των ΜΜΕ απ' ό,τι στο παρελθόν.
Θα υπάρξουν σημαντικές επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικήσεις; Δεν αναμένονται επιπτώσεις στους εθνικούς προϋπολογισμούς και στις εθνικές διοικήσεις, χάρη στην εναρμόνιση των στρατηγικών. Η ενεργή συμμετοχή των κρατών μελών στη σύμπραξη θα ενισχύσει τη δέσμευσή τους έναντι των επακόλουθων τεχνολογιών και θα αυξήσει τη διεύθυνση και τη συγχρονισμένη διάδοση των τεχνολογιών αυτών σε ολόκληρη την ΕΕ.
Θα υπάρξουν άλλες σημαντικές επιπτώσεις; Η προτεινόμενη σύμπραξη θα διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στην παροχή των σχετικών επιστημονικών και τεχνολογικών στοιχείων στον τομέα των αερομεταφορών, προκειμένου οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής και οι ρυθμιστικές αρχές να λάβουν τα πλέον ενδεδειγμένα κανονιστικά μέτρα για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της κλιματικής αλλαγής και της ψηφιοποίησης.
Αναλογικότητα; Στην ΕΠ1, οι εταίροι έχουν την ευχέρεια να προσχωρήσουν στη σύμπραξη ή να αποχωρήσουν από αυτή. Επιπλέον, το θεματολόγιο Ε&Κ μπορεί να προσαρμοστεί εύκολα καθώς η τεχνολογία ή άλλες απαιτήσεις εξελίσσονται. Η ΕΠ2 απαιτεί ισχυρότερη (οικονομική) δέσμευση, η οποία αιτιολογείται από την αυξημένη αποτελεσματικότητα και ικανότητα επιτάχυνσης του άκρως αναγκαίου ψηφιακού μετασχηματισμού της ATM.
Δ. Παρακολούθηση
Πότε θα επανεξεταστεί η πολιτική;
Η Επιτροπή θα επανεξετάσει τον τρόπο εφαρμογής 3 έτη μετά τη δημιουργία της σύμπραξης.