



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 23. helmikuuta 2021
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
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

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	23. helmikuuta 2021
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	SWD(2021) 38 final - Osa 6/9
Asia:	KOMISSIION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTENARVIOINNISTA Oheisasiakirja Ehdotus neuvoston asetukseksi Horisontti Eurooppa -puiteohjelman yhteisyritysten perustamisesta Yhdennettyä ilmaliikenteen hallintaa koskeva eurooppalainen kumppanuus

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja SWD(2021) 38 final - Osa 6/9.

Liite: SWD(2021) 38 final - Osa 6/9



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTENARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

Ehdotus neuvoston asetukseksi Horisontti Eurooppa - puiteohjelman yhteisyritysten perustamisesta

Yhdennettyä ilmaliikenteen hallintaa koskeva eurooppalainen kumppanuus

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

Yhdennettyä ilmaliikenteen hallintaa koskevan eurooppalaisen kumppanuuden vaikutusten arviointi
A. Toimenpiteen tarve
Mikä on ongelmana ja miksi se on ongelma EU:n tasolla?
Vaikka ilmaliikenteen hallinnan infrastruktuurin nykyaikaistaminen on viimeisten kymmenen vuoden aikana edistynyt merkittävästi, jopa 10 prosenttia lentojen aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä johtuu edelleen ilmaliikenteen hallinnan hajanaisesta infrastruktuurista, jossa digitalisaatiota ja automatisointia ei hyödynnetä täysimääräisesti. Nämä päästöt on mahdollista välttää. Lisäksi covid-19-kriisi on vaikuttanut merkittävästi lentoliikenteeseen ja paljastanut nykyisten ilmaliikenteen hallintajärjestelmien heikkoudet. Ilmaliikenteen hallinnan infrastruktuurilla on nyt suurempi paine kuin koskaan parantaa kustannustehokkuutta, lisätä joustavuutta, skaalautua paremmin liikenteen vaihtelujen mukaan ja soveltua myös uudentyyppisille ilma-aluksille. Myös ilmaliikenteen hallinnan innovaatiosykliä tulisi lyhentää, jotta alan toimijat voivat pysyä kilpailukykyisinä ja tukea monenlaisia sovelluksia liikenteessä (esim. matkustaja-, rahti-, drooni- ja kaupunkilentoliikenteessä) sekä puolustus- ja turvallisuussektoreilla (siviili- ja sotilas sektorin yhteistyössä ilmatilan hallinnan alalla). Näiden moninaisten ongelmien ratkaiseminen nopeasti muuttuvassa ja monimutkaisessa tilanteessa edellyttää mittavia yhteisiä ponnisteluja yhteistyön ja innovaatioihin tehtävien investointien lisäämiseksi. Yksikään yksittäinen sidosryhmä tai jäsenvaltio ei pystyisi tähän omin voimin. Ilmailu on luonteeltaan kansainvälistä ja vaatii yhteistä ja koordinoitua toimintaa.
Mitä on tarkoitus saada aikaan?
Tavoitteena on 1) saattaa eurooppalainen ilmaliikenteen hallinta digitaali-aikaan, jotta siitä tulisi joustavampi ja skaalautuvampi sen mukaan, miten liikennemäärät vaihtelevat, 2) vahvistaa miehitetyn ja miehittämättömän lentoliikenteen kilpailukykyä EU:ssa talouskasvun ja elpymisen tukemiseksi pandemian jälkeisessä tilanteessa ja 3) luoda yhtenäinen eurooppalainen ilmatila, joka on samalla maailman tehokkain ja ympäristöystävällisin ilmatila.
Mitä lisäarvoa saadaan toimimisesta EU:n tasolla?
EU:n toimia (rahoitusta ja koordinoitua) tarvitaan, jotta pyrkimyksiä saavuttaa edellä mainitut tavoitteet voidaan nopeuttaa ja kohdentaa paremmin¹. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että kaikki kyseeseen tulevat alan sidosryhmät – valmistajat, lennonvarmistuspalvelujen tarjoajat, lentoyhtiöt, lentoasemat, tutkimuslaitokset ja asevoimat – tuodaan yhteen, jotta voidaan kehittää muutosvoimaisia ja yhteentoimivia teknologioita edellä mainittuihin haasteisiin vastaamiseksi. Jos ongelmiin ei puututa vahvalla EU-koordinoitulla toiminnalla, on todennäköistä, että jäsenvaltioissa syntyy omia kansallisia ohjelmia tapauskohtaisesti, etenkin covid-kriisin jälkeisessä maailmassa. Näin voidaan ratkaista paikallisia ongelmia, mutta tämä lisäisi Euroopan ilmaliikenteen hallintaverkon hajanaisuutta.
B. Ratkaisut
Millä vaihtoehdoilla tavoitteet saavutettaisiin? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi? Ellei, miksi?
Toimintavaihtoehdot poikkeavat toisistaan joustavuuden ja täydentävyyden/ohjausvaikutuksen suhteen: Vaihtoehto 0: Horisontti Eurooppa -ohjelman ehdotuspyynnöt – strateginen tutkimuslinjaus, jonka

¹ ETT:n tuoreiden suositusten mukaisesti, erityiskertomukset 18/2018 ja 11/2019.

komissio laatii ja vahvistaa teollisuuden tuella.

Vaihtoehto 1: Yhteiseen ohjelmasuunnitteluun perustuva eurooppalainen kumppanuus – t&i-linjauksesta sovitaan ja sitä koordinoidaan kumppanuuden kanssa, ja komissio käyttää sitä työohjelman täytäntöönpanemiseksi.

Vaihtoehto 2: SEUT-sopimuksen 187 artiklan mukainen institutionaalinen eurooppalainen kumppanuus – kumppanuuden jäsenillä on suuri vaikutusvalta kehitettäessä strategista tutkimuslinjausta ja vuotuisia työohjelmia ja valittaessa ehdotuspyyntöjen aiheita avoimessa ja osallistavassa prosessissa, ja päätökset näistä tekee kumppanuuden hallintoneuvosto, jossa sekä EU että kumppanit ovat edustettuina.

Vaihtoehdossa 1 kustannukset ovat jonkin verran alhaisemmat ja joustavuus suurempi kuin **vaihtoehdossa 2**, mikä johtuu orgaanisesta, kehittyvästä jäsenrakenteesta ja mahdollisuuksista mukauttaa tutkimus- ja innovaatio-ohjelmaa.

Etusijalle asetetaan **vaihtoehto 2**, koska se tarjoaa tehokkaimman toiminta-alustan ja koska suurimmat hyödyt voidaan sen avulla saavuttaa nopeammin (ks. jäljempänä). **Vaihtoehtoon 1** verrattuna siihen liittyy myös suurempi ohjausvaikutus ja vahvempi sitoutuminen sidosryhmien taholta, mukaan lukien hallitusten väliset järjestöt, kuten Eurocontrol, EU:n lentoturvallisuusvirasto (EASA) ja Euroopan avaruusjärjestö (ESA).

Vaihtoehto 2 on marginaalisesti kallein, mutta koska yksityiset kumppanit kattavat yli 60 prosenttia kustannuksista ja koska sen avulla pystytään parhaiten saavuttamaan odotetut vaikutukset, se antaa parhaan vastineen EU-rahalle.

Mitkä ovat sidosryhmien näkemykset? Mitkä toimijat kannattavat mitäkin vaihtoehtoa?

Sidosryhmät ovat yleisesti pitkälti yksimielisiä ongelmista, tavoitteista ja tulevaisuuden kannalta parhaaksi arvioidusta vaihtoehdosta. Yli 70 prosentissa julkiseen kuulemiseen saaduista vastauksista tuettiin SEUT-sopimuksen 187 artiklan mukaista institutionaalista kumppanuutta ja huomautettiin, että sektori tarvitsee vahvaa EU:n toimintaa ohjaamaan yhteistä eurooppalaista tutkimus- ja innovaatio-ohjelmaa, johon sidosryhmät osallistuvat jatkuvasti koko arvoketjussa pyrkien tuottamaan yhteentoimivia ratkaisuja, jotka käyttöön otettuina parantavat ilmaliikenteen hallinnan järjestelmien suorituskykyä ja turvallisuutta EU:ssa.

Muina keskeisinä näkemyksinään sidosryhmät esittivät, että

- kumppanuudessa tulisi olla paremmat kytkökset t&i-toiminnan ja teollistamisen välillä,
- sen olisi tuettava markkinoillepääsyä ja käyttöönottoa,
- hallinnollisia menettelyjä tulisi yksinkertaistaa
- ja pitäisi tiivistää yhteistyötä EASAn ja kansallisten viranomaisten kanssa, parantaa synergioita tutkimus- ja innovaatiokumppanuuksien ja kansallisten aloitteiden kanssa samoin kuin parantaa yhteyksiä tiedemaailman kanssa.

C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset

Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon hyödyt (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen hyödyt)?

Tieteelliset vaikutukset: EU:n tieteellisten valmiuksien ja tietämyksen vahvistaminen ilmaliikenteen hallinnan alalla ja ilmailualan ammattilaisten seuraavan sukupolven osaamisen laajentaminen.

Taloudelliset/teknologiset vaikutukset: Ilmaliikenteen hallinnan järjestelmien skaalattavuuden ja turvallisuuden parantaminen, droonimarkkinoiden uudet kasvumahdollisuudet sekä Euroopan ilmailu- ja avaruusteollisuuden maailmanlaajuisen johtoaseman lujittaminen.

Yhteiskunnalliset vaikutukset: Ilmailun melu- ja kaasupäästöjen vähentäminen mitassa, joka vastaa suuren eurooppalaisen kaupunkialueen (esim. Madridin) hiilidioksidipäästöjä, ja matkustajakokemuksen

paraneminen (matkustusaikojen lyheneminen, viivästysten ja kustannusten väheneminen sekä paremmat yhteydet).
Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon kustannukset (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen kustannukset)?
Suurimmat lisäkustannukset vaihtoehtoon 0 verrattuna ovat kumppanuuden tukitoiminnon valmistelu- ja toimintakustannukset. Kun otetaan huomioon rahoituksen vipuvaikutus (yhteisrahoitusosuudet) ja kunkin toimintavaihtoehdon käytettävissä oleva kokonaisbudjetti olettaen, että unionin rahoitusosuus on samansuuruinen, parhaaksi arvioidun vaihtoehdon kustannukset ylittävät tehokkaimman vaihtoehdon kustannukset kuitenkin vain 1–2 prosenttiyksiköllä. Kokemus on lisäksi osoittanut, että muut kumppanit, myös institutionaaliset kumppanit, ovat halukkaita kattamaan yli 60 prosenttia yhteisyrityksen hallintokustannuksista.
Mitkä ovat vaikutukset pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn?
Pk-yrityksillä on todennäköisesti tärkeä rooli kumppanuudessa, koska ne ovat hyvin edustettuina digitaaliteknologiassa sekä data- ja droonitoiminnassa. Avoin kumppanuusrakenne ja avoimet ehdotuspyynnöt helpottavat pk-yritysten osallistumista aiempaan verrattuna.
Kohdistuuko jäsenvaltioiden budjettiin ja julkishallintoon merkittäviä vaikutuksia?
Strategioiden yhteensovittamisen ansiosta jäsenvaltioiden budjettiin ja julkishallintoon ei odoteta kohdistuvan vaikutuksia. Jäsenvaltioiden aktiivinen osallistuminen kumppanuuteen vahvistaisi niiden sitoutumista tuloksena saatuihin teknologioihin ja lisäisi näiden teknologioiden käyttöönottoa synkronoidusti kaikkialla EU:ssa.
Onko toimenpiteellä muita merkittäviä vaikutuksia?
Ehdotetulla kumppanuudella on olennainen merkitys tarvittavan tieteellisen ja teknologisen näytön tuottamisessa ilmailualalla, jotta poliittiset päättäjät ja sääntelyviranomaiset voivat helpommin päättää parhaista sääntelytoimista ilmastomuutoksen ja digitalisaation haasteisiin vastaamiseksi.
Suhteellisuusperiaate
Vaihtoehdossa 1 kumppanit voivat halutessaan joustavasti liittyä kumppanuuteen tai poistua siitä. Tutkimus- ja innovaatiolinjausta voidaan myös helposti mukauttaa teknologian tai muiden vaatimusten kehittyessä. Vaihtoehto 2 vaatii vahvempaa (taloudellista) sitoutumista, minkä perusteena ovat suurempi vaikuttavuus ja kyky nopeuttaa ilmaliikenteen hallinnan kipeästi kaivattua digitalisaatiota.
D. Seuranta
Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen?
Komissio tarkastelee toteutustapaa uudelleen kolmen vuoden kuluttua kumppanuuden perustamisesta.