



Vijeće
Europske unije

Bruxelles, 23. veljače 2021.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmet:
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

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPRez
Datum primitka:	23. veljače 2021.
Za:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	SWD(2021) 38 final - Part 6/9
Predmet:	RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE SAŽETAK IZVJEŠĆA O PROCJENI UČINKA priložen dokumentu Prijedlog uredbe Vijeća o osnivanju zajedničkih poduzeća u okviru Obzora Europa Europsko partnerstvo za integrirano upravljanje zračnim prometom

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument SWD(2021) 38 final - Part 6/9.

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

Bruxelles, 23.2.2021.
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE
SAŽETAK IZVJEŠĆA O PROCJENI UČINKA

priložen dokumentu

Prijedlog uredbe Vijeća o osnivanju zajedničkih poduzeća u okviru Obzora Europa

Europsko partnerstvo za integrirano upravljanje zračnim prometom

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

Procjena učinka europskog partnerstva za integrirano upravljanje zračnim prometom

A. Potreba za djelovanjem

O čemu je riječ? Zašto je to problem na razini EU-a?

Unatoč znatnom napretku postignutom u proteklom desetljeću kad je riječ o modernizaciji infrastrukture za upravljanje zračnim prometom (ATM), do 10 % emisija CO₂ iz zrakoplova nastaje zbog fragmentirane infrastrukture ATM-a koja ne iskorištava u potpunosti prednosti digitalizacije i automatizacije; te bi se emisije mogle izbjeći. Osim toga, kriza uzrokovana bolešću COVID-19 znatno je utjecala na zračni prijevoz i razotkrila slabosti postojećih sustava ATM-a. Infrastruktura ATM-a je pod dosad nezabilježenim pritiskom da postane troškovno učinkovitija, otpornija i prilagodljivija fluktuacijama prometa te da bude u stanju prihvatiti nove vrste zračnih vozila.

Trebalo bi skratiti i inovacijski ciklus u upravljanju zračnim prometom kako bi se industrijskim subjektima u tom sektoru omogućilo da ostanu konkurentni i svojim rješenjima podupru širok niz primjena u sektorima prijevoza (npr. putnici, teret, bespilotne letjelice i zračna mobilnost u gradovima) te obrane i sigurnosti (civilno-vojna suradnja u upravljanju zračnim prostorom).

Rješavanje tih problema u složenom okruženju koje se neprestano mijenja zahtijeva znatne zajedničke napore radi poticanja suradnje i ulaganja u inovacije i ne mogu ih riješiti pojedinačni dionici ili države članice koje djeluju samostalno. Zrakoplovstvo je po svojoj prirodi međunarodno i zahtijeva zajedničko i usklađeno djelovanje.

Što bi se trebalo postići?

Cilj djelovanja je trostruk:

1. uvesti europski ATM u digitalno doba kako bi bio otporniji i prilagodljiviji na fluktuacije prometa;
2. ojačati konkurentnost zračnog prometa s posadom i bez posade u EU-u radi potpore gospodarskom rastu i oporavku nakon krize uzrokovane bolešću COVID-19;
3. uspostaviti „jedinstveno europsko nebo” kao najučinkovitiji i ekološki najprihvatljiviji zračni prostor na svijetu.

Koja je dodana vrijednost djelovanja na razini EU-a?

Intervencija EU-a (financiranje i koordinacija) potrebna je kako bi se nastojanja za postizanje prethodno navedenih ciljeva ubrzala i preciznije usmjerila¹. To u praksi znači okupljanje svih relevantnih dionika u sektoru, od proizvođača do pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, zračnih prijevoznika, zračnih luka, istraživačkih instituta i vojske, radi razvoja transformativnih i interoperabilnih tehnologija koje nude rješenja za prethodno navedene izazove. Ako se problemi ne riješe snažnom usklađenom intervencijom EU-a, moguće je da će se pojaviti *ad hoc* nacionalni programi, osobito nakon pandemije COVID-a 19, kojima će se riješiti lokalna pitanja, no ujedno i povećati fragmentacija europske mreže ATM-a.

B. Rješenja

Koje su opcije za postizanje ciljeva? Postoji li najpoželjnija opcija? Ako ne, zašto?

Opcije politike (OP) razlikuju se po stupnju fleksibilnosti i dodatnosti/usmjerenosti:

OP0: pozivi u okviru programa Obzor Europa – stratešku agendu za istraživanja određuje i potvrđuje Komisija u suradnji s industrijom.

OP1: europsko partnerstvo za zajedničke programe – strateška agenda za istraživanja i inovacije dogovara

¹ U skladu s nedavnim preporukama Europskog revizorskog suda iz dokumenata SR 18/2018 i SR 11/2019.

se i usklađuje s partnerstvom, a Komisija se njome služi za provedbu u programu rada.

OP2: institucionalizirano europsko partnerstvo na temelju članka 187. UFEU-a – članovi partnerstva moći će u velikoj mjeri utjecati na razvoj strateške agende za istraživanje, godišnjih programa rada i tema poziva primjenom transparentnog i pristupačnog postupka koji donosi upravni odbor partnerstva u kojem su zastupljeni i EU i partneri.

OP1 nudi nešto niže troškove i veću fleksibilnost nego **OP2**, zahvaljujući organskoj strukturi članstva koja se neprestano razvija i mogućnosti prilagodbe agende za istraživanja i inovacije.

OP2 je najpoželjnija opcija jer se njome uspostavlja najučinkovitija platforma i može ubrzati ostvarivanje najvećih koristi (vidjeti u nastavku). U usporedbi s **OP1**, omogućuje i veću usmjerenost i jači angažman dionika, uključujući međuvladine organizacije kao što su Eurocontrol, Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA) i Europska svemirska agencija (ESA).

OP2 je neznatno najskuplja opcija, no budući da više od 60 % troškova pokrivaju privatni partneri i da ima najveći potencijal za ostvarivanje očekivanih učinaka, ta opcija nudi najbolju vrijednost za proračun Unije.

Koja su stajališta različitih dionika? Tko podržava koju opciju?

Dionici su općenito postigli visok stupanj dogovora o problemima, ciljevima i najpoželjnijoj opciji za budućnost. Više od 70 % sudionika u javnom savjetovanju bilo je za ponovnu uspostavu institucionalnog partnerstva na temelju članka 187. UFEU-a, a pritom je istaknuto da je sektoru potrebna snažna intervencija EU-a kako bi se jedinstvenom europskom istraživačkom i inovacijskom programu koji kontinuirano uključuje dionike duž cijelog vrijednosnog lanca omogućilo da iznađe interoperabilna rješenja kojima bi se, nakon što se uvedu, poboljšale performanse i sigurnost sustava ATM-a u Europi.

Ostala glavna stajališta:

- u partnerstvu bi morala postojati bolja povezanost istraživanja i inovacija s industrijom,
- partnerstvo bi moralo podupirati prihvaćanje rješenja i njihovo uvođenje na tržište,
- trebalo bi pojednostavniti administrativne postupke,
- trebalo bi postići tješnju suradnju s EASA-om i nacionalnim nadležnim tijelima, bolje sinergije s partnerstvima i nacionalnim inicijativama u području istraživanja i inovacija i bolju povezanost s akademskom zajednicom.

C. Učinci najpoželjnije opcije

Koje su prednosti najpoželjnije opcije (ako postoji, inače prednosti glavnih opcija)?

Učinci na znanost: jačanje znanstvenih kapaciteta i znanja EU-a u području ATM-a; širenje kompetencija iduće generacije stručnjaka u području zrakoplovstva.

Gospodarski/tehnološki učinci: veća prilagodljivost i sigurnost sustava ATM-a; nove mogućnosti za rast tržišta bespilotnih letjelica; jačanje vodećeg položaja europske zrakoplovne i svemirske industrije u svijetu.

Učinci na društvo: smanjenje buke i smanjenje emisija plinova iz zrakoplovstva u opsegu koji je jednak emisijama CO₂ većeg gradskog područja u EU-u (npr. šireg gradskog područja Madrida); bolja iskustva putnika (kraće trajanje putovanja, manje kašnjenja, niži troškovi i bolja povezanost).

Koji su troškovi najpoželjnije opcije (ako postoji, inače troškovi glavnih opcija)?
Glavni dodatni troškovi u odnosu na OP0 su priprema i tekući troškovi pozadinskog ureda partnerstva. Međutim, uzimajući u obzir financijsku polugu (stope sufinanciranja) i ukupni raspoloživi proračun za svaku opciju politike te uz pretpostavku sličnog doprinosa Unije, trošak najpoželjnije opcije premašuje trošak najučinkovitije opcije za samo 1–2 postotna boda. Uz to, iskustvo je pokazalo da su drugi partneri, uključujući institucionalne, spremni pokriti više od 60 % administrativnih troškova zajedničkog poduzeća.
Koji su učinci na MSP-ove i konkurentnost?
MSP-ovi će vjerojatno imati važnu ulogu u partnerstvu jer su dobro zastupljeni u digitalnim i podatkovnim tehnologijama te aktivnostima bespilotnih letjelica. Zahvaljujući otvorenoj strukturi partnerstva i otvorenim pozivima MSP-ovi će lakše sudjelovati nego dosad.
Hoće li to bitno utjecati na državne proračune i uprave?
Zahvaljujući usklađivanju strategija ne očekuje se nikakav utjecaj na nacionalne proračune ni uprave. Zbog svojeg aktivnog sudjelovanja u partnerstvu države članice bi u većoj mjeri preuzimale tehnologije koje su rezultat partnerstva i usklađeno ih primjenjivale na razini EU-a.
Hoće li biti drugih bitnih učinaka?
Predloženo partnerstvo bit će ključno za pružanje relevantnih znanstvenih i tehnoloških dokaza u zrakoplovstvu kako bi se oblikovateljima politika i regulatornim tijelima pomoglo da donesu najbolje regulatorne mjere za rješavanje pitanja klimatskih promjena i digitalizacije.
Proporcionalnost
U OP1 partneri imaju mogućnost pridružiti se partnerstvu ili ga napustiti. Agenda za istraživanja i inovacije također se može lako prilagoditi razvoju tehnologije ili drugim zahtjevima. Za OP2 potrebno je preuzimanje većih (financijskih) obveza, što je opravdano povećanom djelotvornošću i mogućnošću ubrzanja prijeko potrebne digitalne transformacije ATM-a.
D. Daljnje mjere
Kad će se predložene mjere preispitati?
Komisija će preispitati način provedbe tri godine nakon uspostave partnerstva.