



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2021. február 23.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
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

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2021. február 23.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	SWD(2021) 38 final - Part 6/9
Tárgy:	BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA amely a következő dokumentumot kíséri Javaslat a Tanács rendelete a közös vállalkozásoknak a Horizont Európa keretében történő létrehozásáról Európai partnerség az integrált légiforgalmi szolgáltatásokért

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a SWD(2021) 38 final számú dokumentum 6/9. részét.

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



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.2.23.
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM
A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat
a Tanács rendelete a közös vállalkozásoknak a Horizont Európa keretében történő létrehozásáról

Európai partnerség az integrált légiforgalmi szolgáltatásokért

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

Az integrált légiforgalmi szolgáltatásokkal foglalkozó európai partnerség hatásvizsgálata	
A. A fellépés szükségessége	
Mi a probléma lényege, és miért jelent problémát uniós szinten?	
Annak ellenére, hogy az elmúlt évtizedben jelentős előrelépés történt a légiforgalmi szolgáltatási infrastruktúra korszerűsítése terén, a légi közlekedésből származó szén-dioxid-kibocsátás akár 10 %-a is a széttöredezett légiforgalmi szolgáltatási infrastruktúrára vezethető vissza, amely nem aknázza ki teljes mértékben a digitalizációban és automatizálásban rejlő előnyöket; ezeket a kibocsátásokat el lehetne kerülni. Emellett a Covid19-válság jelentős hatást gyakorolt a légi közlekedésre, és rávilágított a jelenlegi légiforgalmi szolgáltatási rendszerek gyengeségeire. Soha nem nehezedett még ekkora nyomás a légiforgalmi szolgáltatási infrastruktúrára annak érdekében, hogy költséghatékonyabbá, reziliensebbé és a forgalom ingadozásával szemben méretezhetőbbé váljon, illetve alkalmazkodjon az új típusú légi járművekhez. A légiforgalmi szolgáltatási innovációs ciklust is le kell rövidíteni, lehetővé téve az ágazat ipari szereplői számára, hogy versenyképesek maradjanak, és az alkalmazások széles körét támogassák a közlekedés (például utasok, teheráru, drónok és városi légi mobilitás), valamint a védelem és biztonság (polgári-katonai légtér-gazdálkodási együttműködés) terén. E sokrétű problémák gyorsan változó és összetett környezetben történő kezeléséhez jelentős kollektív erőfeszítésre van szükség az olyan innovációkat érintő együttműködés és beruházások fellendítése érdekében, amelyeket egyetlen érdekelt fél vagy tagállam sem képes egyedül kezelni. A légi közlekedés természeténél fogva nemzetközi, és közös, összehangolt fellépést igényel.	
Mit kellene elérni?	
Az alábbi három célkitűzést kell elérni: 1) az európai légiforgalmi szolgáltatás digitális korszakhoz igazítása annak érdekében, hogy reziliensebbé és méretezhetőbbé váljon a forgalom ingadozásaival szemben; 2) a személyzettel ellátott és a személyzet nélküli légi közlekedés versenyképességének megerősítése az EU-ban a Covid19 utáni gazdasági növekedés és helyreállítás támogatása érdekében; 3) a világ leghatékonyabb és legkörnyezetbarátabb légtereként az egységes európai égbolt létrehozása.	
Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés?	
Uniós beavatkozásra (finanszírozásra és koordinációra) van szükség annak biztosítására, hogy a fenti célkitűzések elérésére irányuló erőfeszítések felgyorsuljanak és célirányosabbak legyenek¹. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy – a gyártóktól kezdve a léginavigációs szolgáltatókig, a légitársaságokig, a repülőterekig, a kutatóintézetekig és a katonaságig – valamennyi releváns ágazati érdekelt felet össze kell fogni olyan transzformatív és interoperábilis technológiák kifejlesztése érdekében, amelyek választ adnak a fenti kihívásokra. Ha a problémák kezelésére nem erős, összehangolt uniós beavatkozással kerül sor, valószínű, hogy a nemzeti programok <i>ad hoc</i> alapon fognak létrejönni, különösen a Covid19 utáni világban, ami a helyi problémákat megoldja ugyan, de növeli az európai légiforgalmi szolgáltatási hálózat széttöredezettségét.	
B. Megoldások	
Milyen alternatívák kínálóznak a célkitűzések elérésére? Van-e előnyben részesített alternatíva? Amennyiben nincs, miért nincs?	
A szakpolitikai alternatívák a rugalmasság és az addicionalitás/irányultság mértéke szerint különböznek egymástól:	

¹ A Számvevőszék legutóbbi ajánlásaival, a 18/2018. sz. különjelentéssel és a 11/2019. sz. különjelentéssel összhangban.

0. szakpolitikai alternatíva: a Horizont Európa pályázati felhívásai – a Bizottság által meghatározott és megerősített stratégiai kutatási terv az ágazat hozzájárulásai mellett;

1. szakpolitikai alternatíva: közös programozású európai partnerség – a Bizottság a partnerséggel együtt elfogadja és egyezteteti a K+I tervet, és felhasználja a munkaprogram végrehajtásához;

2. szakpolitikai alternatíva: az EUMSZ 187. cikkének megfelelő intézményesített európai partnerség – a partnerség tagjainak jelentős befolyásuk lesz a stratégiai kutatási terv, az éves munkaprogramok és a pályázati témák kidolgozásában a partnerség irányító testülete – amelyben az EU és a partnerek egyaránt képviseltetik magukat – által elfogadott átlátható és hozzáférhető folyamat révén.

A tagság organikus, változó struktúrájának és a K+I terv kiigazítására vonatkozó lehetőségnek köszönhetően az **1. szakpolitikai alternatíva** valamivel alacsonyabb költséggel és nagyobb rugalmassággal jár, mint a **2. szakpolitikai alternatíva**.

A **2. szakpolitikai alternatíva** az előnyben részesített alternatíva, mivel ez hozza létre a leghatékonyabb platformot, amely képes felgyorsítani a legnagyobb előnyök biztosítását (lásd alább). Az **1. szakpolitikai alternatívához** képest nagyobb irányultság és az érdekelt felek – köztük olyan kormányközi szervezetek, mint az Eurocontrol, az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) és az Európai Űrügynökség (ESA) – nagyobb elkötelezettsége jellemzi.

A **2. szakpolitikai alternatíva** marginálisan a legköltségesebb alternatíva, de mivel a költségek több mint 60 %-át magánpartnerek fedezik, és ez képes a legnagyobb mértékben elérni a várt hatásokat, ez biztosítja a legjobb értéket az uniós költségvetés szempontjából.

Mi az egyes érdekelt felek álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja?

Összességében elmondható, hogy nagy egyetértés uralkodik az érdekelt felek között a problémákkal, célkitűzésekkel és a jövőre nézve előnyben részesített alternatívával kapcsolatban. A nyilvános konzultáció során beérkezett válaszok több mint 70 %-a támogatta az EUMSZ 187. cikkének megfelelő intézményi partnerség helyreállítását, rámutatva arra, hogy az ágazatnak határozott uniós beavatkozásra van szüksége egy olyan egységes európai K+I program irányításához, amely a teljes értéklánc mentén folyamatosan bevonja az érdekelt feleket az olyan interoperábilis megoldásokba, amelyek az alkalmazásukat követően javítják a légiforgalmi szolgáltatási rendszerek teljesítményét és biztonságát az EU-ban.

Egyéb főbb nézetek:

- a partnerségnek jobb kapcsolatokat kell kialakítania a K+I és az iparosítás között;
- támogatnia kell a piaci elterjedést és bevezetést;
- egyszerűsíteni kell az adminisztratív eljárásokat;
- szorosabban együtt kell működni az EASA-val és a nemzeti hatóságokkal, javítani kell a szinergiákat a K+I partnerségekkel és nemzeti kezdeményezésekkel, valamint jobb kapcsolatokat kell kiépíteni a tudományos körökkel.

C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai

Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb alternatívák) előnyei?

Tudományos hatások: az EU légiforgalmi szolgáltatásokkal kapcsolatos tudományos képességeinek és ismereteinek megerősödése; a légi közlekedési szakemberek következő generációja kompetenciáinak bővülése.

Gazdasági/technológiai hatások: a légiforgalmi szolgáltatási rendszerek fokozott méretezhetősége és biztonsága; új növekedési lehetőségek a drónok piacán; az európai repülőgép- és légi közlekedési ágazat globális vezető szerepének megerősödése.

Társadalmi hatások: a légi közlekedés zaj- és gázkibocsátásának csökkenése egy uniós nagyvárosi terület (például Madrid) szén-dioxid-kibocsátásának megfelelő mértékben; jobb utasélmények (rövidebb utazási idő, kevesebb késés és költség, valamint jobb összeköttetés).
Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb alternatívák)?
A 0. szakpolitikai alternatívához képest a fő többletköltséget a partnerség háttérirodájának előkészítési és működési költségei jelentik. Ugyanakkor a tőkeáttétel (társfinanszírozási arányok) és az egyes szakpolitikai alternatívák esetében rendelkezésre álló teljes költségvetés figyelembevételével – hasonló uniós hozzájárulást feltételezve – az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva költsége csak 1–2 százalékponttal haladja meg a leghatékonyabb alternatíva költségét. A tapasztalatok továbbá azt mutatják, hogy más partnerek – köztük az intézményi partnerek – a közös vállalkozás igazgatási költségeinek több mint 60 %-át hajlandók fedezni.
Milyen hatást gyakorol a fellépés a kkv-kra és a versenyképességre?
A kkv-k valószínűleg fontos szerepet fognak játszani a partnerségben, mivel jól képviseltetik magukat a digitális technológiák, az adatok és a dróntevékenységek terén. A nyílt partnerségi struktúra és a nyílt pályázati felhívások a korábbiakhoz képest meg fogják könnyíteni a kkv-k részvételét.
Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?
A stratégiák összehangolásának köszönhetően nem várható a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás. A tagállamoknak a partnerségben való aktív részvétele megerősítené a létrejövő technológiák iránti elkötelezettségüket, és fokozná azok elterjedését és összehangolt alkalmazását az EU-ban.
Lesznek-e egyéb jelentős hatások?
A javasolt partnerség fontos szerepet fog játszani abban, hogy a légi közlekedésben rendelkezésre álljanak az olyan releváns tudományos és technológiai bizonyítékok, amelyek segítségével a politikai döntéshozók és a szabályozók az éghajlatváltozás és digitalizáció kihívásainak kezelésére szolgáló legjobb szabályozási intézkedéseket fogadhatják el.
Arányosság?
Az 1. szakpolitikai alternatíva szerint a partnerek rugalmasan csatlakozhatnak a partnerséghez vagy kiléphetnek belőle. A K+I terv is könnyen kiigazítható a technológia vagy más követelmények fejlődésével. A 2. szakpolitikai alternatíva nagyobb (pénzügyi) kötelezettségvállalást követel, amit a légiforgalmi szolgáltatás igencsak szükséges digitális átalakításának felgyorsításával kapcsolatos fokozott hatékonyság és képesség indokol.
D. További lépések
Mikor kerül sor a szakpolitika felülvizsgálatára?
A Bizottság három évvel a partnerség létrehozását követően felülvizsgálja a végrehajtás módját.