



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2021 m. vasario 23 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
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

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2021 m. vasario 23 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	SWD(2021) 38 final - Part 6/9
Dalykas:	KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS „POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA“ pridedamas prie pasiūlymo dėl Tarybos reglamento, kuriuo pagal programą „Europos horizontas“ steigiamos bendrosios įmonės Europos integruoto oro eismo valdymo partnerystė

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2021) 38 final - Part 6/9.

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



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 02 23
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA

pridedamas prie

**pasiūlymo dėl Tarybos reglamento, kuriuo pagal programą „Europos horizontas“
steigiamos bendrosios įmonės**

Europos integruoto oro eismo valdymo partnerystė

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

Europos integruoto oro eismo valdymo partnerystės poveikio vertinimas
A. Būtinybė imtis veiksmų
Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?
Per pastarąjį dešimtmetį modernizuojant oro eismo valdymo (OEV) infrastruktūrą padaryta didelė pažanga, tačiau iki 10 proc. skrydžių išmetamo CO₂ kiekio lemia suskaidyta OEV infrastruktūra, kurioje visapusiškai neišnaudojamos skaitmeninimo ir automatizavimo teikiamos galimybės. Šių išmetamų teršalų būtų galima išvengti. Be to, COVID-19 krizė daro didelį poveikį oro transportui ir atskleidė dabartinių OEV sistemų silpnąsias vietas. Dar niekada nebuvo daromas toks didelis spaudimas didinti OEV infrastruktūros ekonominį efektyvumą, atsparumą ir pritaikomumą prie eismo srautų svyravimo, taip pat ją pritaikyti naujų rūšių orlaiviams. Taip pat turėtų būti sutrumpintas OEV inovacijų diegimo ciklas, kad šio pramonės sektoriaus atstovai galėtų išlikti konkurencingi ir remti įvairius jų pritaikymo būdus transporto (pvz., keleivių ir krovinių vežimo, bepiločių orlaivių ir judumo mieste oro transporto priemonėmis), gynybos ir saugumo sektoriuose (civilinio ir karinio bendradarbiavimo oro erdvės valdymo srityje). Norint sparčiai kintančiomis ir sudėtingomis aplinkybėmis spręsti šias daugialypes problemas, reikalingos didelės bendros pastangos skatinti bendradarbiavimą ir investicijas į inovacijas, kurių nė vienas suinteresuotasis subjektas ir nė viena valstybė narė, veikdami pavieniui, negali sutelkti. Aviacija yra tarptautinio pobūdžio veikla, todėl reikia imtis bendrų ir suderintų veiksmų.
Ką reikėtų pasiekti?
Siekiama trejopo tikslo: 1) Europos OEV perkelti į skaitmeninį amžių, siekiant didinti jo atsparumą ir pritaikomumą prie eismo srautų svyravimų; 2) didinti pilotuojamo ir nepilotuojamo oro transporto konkurencingumą ES, siekiant sustiprinti ekonomikos augimą ir atsigavimą po COVID-19 krizės; 3) sukurti Bendrą Europos dangų – efektyviausią ir aplinkai palankiausią oro erdvę pasaulyje.
Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda?
Siekiant užtikrinti, kad būtų sparčiau dedamos pastangos pasiekti minėtus tikslus ir kad jos būtų labiau sutelktos, reikalingi ES intervenciniai veiksmai (finansavimas ir veiksmų koordinavimas)¹. Praktiškai tai reiškia, kad norint sukurti proveržio ir sąveikias technologijas, kurios padėtų išspręsti minėtus uždavinius, reikia suburti visus atitinkamus šio sektoriaus suinteresuotuosius subjektus: pradedant gamintojais ir baigiant oro navigacijos paslaugų teikėjais, oro transporto bendrovėmis, oro uostais, mokslo tiriamosiomis institucijomis ir kariuomene. Jei šios problemos nebus sprendžiamos imantis aktyvių ES koordinuojamų intervencinių veiksmų, gali būti, kad siekiant spręsti vietos lygmeniu kylančius sunkumus bus <i>ad hoc</i> rengiamos nacionalinės programos, ypač pasibaigus COVID-19 pandemijai, tačiau dėl to padidės Europos OEV tinklo susiskaidymas.
B. Sprendimai
Kokių yra galimybių pasiekti šiuos tikslus? Ar viena iš galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, kodėl?
Nustatytos politikos galimybės skiriasi pagal lankstumo ir papildomumo ir (arba) kryptingumo lygį:

¹ Remiantis naujausiomis Europos Audito Rūmų rekomendacijomis, pateiktomis specialiosiose ataskaitose Nr. 18/2018 ir Nr. 11/2019.

bazinė politikos galimybė – kvietimai teikti pasiūlymus pagal programą „Europos Horizontas“, kai strateginę mokslinių tyrimų darbotvarkę, padedama pramonės atstovų, sudaro ir patvirtina Komisija;

1 politikos galimybė – bendro programavimo Europos partnerystė, kai mokslinių tyrimų ir inovacijų darbotvarkė suderinama ir koordinuojama su partnerystės dalyviais, o Komisija ja naudojasi įgyvendindama darbo programą;

2 politikos galimybė – institucionalizuota Europos partnerystė pagal SESV 187 straipsnį, kai rengiant strateginę mokslinių tyrimų darbotvarkę, metines darbo programas ir nustatant kvietimų teikti pasiūlymus temas partnerystės nariai daro didelę įtaką, šiuo tikslu užtikrinant skaidrų ir prieinamą procesą. Šį procesą tvirtina partnerystės valdyba, kurioje atstovaujama tiek ES, tiek partnerių interesams.

Dėl organiškios ir nuolat kintančios narystės struktūros ir galimybių pritaikyti mokslinių tyrimų ir inovacijų darbotvarkę įgyvendinant **1 politikos galimybę**, palyginti su **2 politikos galimybe**, būtų užtikrinamos šiek tiek mažesnės išlaidos ir didesnis lankstumas.

Tinkamiausia galimybė yra **2 politikos galimybė**, nes ją įgyvendinant sukuriamą efektyviausia platforma, suteikianti galimybių sparčiau gauti didžiausią naudą (žr. toliau). Palyginti su **1 politikos galimybe**, 2 politikos galimybei taip pat būdingas didesnis kryptingumas ir tvirtesni suinteresuotųjų subjektų, įskaitant tokias tarpvyriausybines organizacijas kaip Eurokontrolė, ES aviacijos saugos agentūra (EASA) ir Europos kosmoso agentūra (EKA), įsipareigojimai.

2 politikos galimybė yra šiek tiek brangesnė, tačiau, daugiau kaip 60 proc. išlaidų padengiant partneriams privatiems subjektams ir turint daugiausia galimybių daryti numatomą poveikį, ja užtikrinama, kad Sąjungos biudžeto lėšos bus panaudotos geriausiai.

Kokios yra įvairių suinteresuotųjų subjektų nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?

Apskritai suinteresuotieji subjektai iš esmės sutaria dėl problemų, tikslų ir tinkamiausios ateities galimybės. Daugiau kaip 70 proc. per viešas konsultacijas pateiktų atsakymų buvo palaikoma galimybė atkurti institucionalizuotą partnerystę pagal SESV 187 straipsnį, atkreipiant dėmesį į tai, kad šiame sektoriuje reikalingi ryžtingi ES intervenciniai veiksmai, kad būtų galima tikslingai įgyvendinti bendrą Europos mokslinių tyrimų ir inovacijų programą, kurioje nuolat dalyvautų visos vertės grandinės suinteresuotieji subjektai, ir sukurti sąveikius sprendimus, kuriuos įdiegus būtų pagerintas ES OEVS sistemų veikimas ir padidinta jų sauga.

Buvo išreikštos šios kitos pagrindinės nuomonės:

- įgyvendinant partnerystę turėtų būti užtikrinamos geresnės mokslinių tyrimų ir inovacijų ir industrializacijos sąsajos;
- turėtų būti remiami įtvirtinimo rinkoje ir diegimo procesai;
- turėtų būti supaprastintos administracinės procedūros;
- turėtų būti glaudžiau bendradarbiaujama su EASA ir nacionalinėmis valdžios institucijomis, užtikrinama geresnė sąveika su mokslinių tyrimų ir inovacijų srityje įgyvendinamomis partnerystėmis ir nacionalinėmis iniciatyvomis ir aktyviau palaikomi ryšiai su akademinė bendruomene.

C. Tinkamiausios galimybės poveikis

Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?

Mokslinis poveikis: didesni ES moksliniai pajėgumai ir didesnė žinių OEV srityje bazė, didesnė naujos kartos aviacijos specialistų kompetencija. Ekonominis ir (arba) technologinis poveikis: didesnis OEV sistemų pritaikomumas ir sauga, naujos bepiločių orlaivių rinkos augimo galimybės, tvirtesnės Europos orlaivių ir erdvėlaivių bei aviacijos pramonės, kaip pasaulio lyderės, pozicijos. Socialinis poveikis: aviacijos keliamo triukšmo ir išmetamų dujų kiekio sumažinimas iki didelėje ES metro zonoje (pvz., Madrido mieste) išmetamo CO₂ lygio, daugiau patogumo keleiviams (trumpesnis kelionės laikas, mažiau vėlavimo atvejų, mažesnės išlaidos ir geresnis susisiekimas).
Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos? Pagrindinės papildomos išlaidos, palyginti su bazine politikos galimybe, – tai partnerystės palaikymo struktūros parengimo ir palaikymo išlaidos. Vis dėlto, atsižvelgiant į kiekvienos politikos galimybės finansinį svertą (bendro finansavimo dalis) ir visą joms skirtą biudžetą, taip pat darant prielaidą, kad Sąjunga skirs panašaus dydžio įnašą, tinkamiausios politikos galimybės įgyvendinimo išlaidos tik 1–2 procentiniais punktais viršija efektyviausios politikos galimybės įgyvendinimo išlaidas. Be to, iš įgytos patirties matyti, kad kiti partneriai, įskaitant institucinius partnerius, yra pasirengę padengti daugiau kaip 60 proc. bendrosios įmonės administracinių išlaidų.
Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui? Įgyvendinant šią partnerystę MVĮ turėtų atlikti svarbų vaidmenį, nes jos aktyviai vykdo su skaitmeninėmis technologijomis ir duomenimis bei bepiločiais orlaiviais susijusią veiklą. Galėdamos naudotis atvira partnerystės struktūra ir dalyvauti atvirose konkursuose, MVĮ galės lengviau negu anksčiau dalyvauti įgyvendinant šią iniciatyvą.
Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams? Kadangi bus derinamos strategijos, ši iniciatyva neturėtų daryti poveikio nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams. Aktyvus valstybių narių dalyvavimas įgyvendinant šią partnerystę padėtų stiprinti jų įsipareigojimus kurti atitinkamas technologijas ir didinti galimybes jas įsisavinti bei suderintai diegti visoje ES.
Ar bus dar koks nors didelis poveikis? Siūloma partnerystė bus naudinga teikiant atitinkamus su aviacija susijusius mokslinius ir technologinius įrodymus, siekiant padėti politikos formuotojams ir reguliavimo institucijoms priimti geriausias reguliavimo priemones, kuriomis būtų sprendžiami su klimato kaita ir skaitmeninimu susiję uždaviniai.
Proporcingumo principas Įgyvendinant 1 politikos galimybę partneriai gali lanksčiai prisijungti prie partnerystės arba iš jos pasitraukti. Vystantis technologijoms ar keičiantis kitiems reikalavimams taip pat galima lengvai pritaikyti mokslinių tyrimų ir inovacijų darbotvarkę. Įgyvendinant 2 politikos galimybę reikalingi tvirtesni (finansiniai) įsipareigojimai. Tai pagrindžiama tokiomis priežastimis kaip didesnis veiksmingumas ir galimybė paspartinti taip reikiamą skaitmeninę OEV transformaciją.
D. Tolesni veiksmai Kada politika bus persvarstoma? Komisija įgyvendinimo tvarką peržiūrės praėjus trejiems metams nuo partnerystės sukūrimo.