

Briselē, 2021. gada 23. februārī
(OR. en)

Starpiestāžu lieta:
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

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2021. gada 23. februāris
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	SWD(2021) 38 final - Part 6/9
Temats:	KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS Pavaddokuments dokumentam Priekšlikums Padomes regulai, ar ko izveido kopuzņēmumus pamatprogrammā "Apvārsnis Eiropa" Eiropas partnerība integrētai gaisa satiksmes pārvaldībai

Pielikumā ir pievienots dokuments SWD(2021) 38 *final* - Part 6/9.

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

Briselē, 23.2.2021.
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS
IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS

Pavaddokuments dokumentam

**Priekšlikums Padomes regulai, ar ko izveido kopuzņēmumus pamatprogrammā
“Apvārsnis Eiropa”**

Eiropas partnerība integrētai gaisa satiksmes pārvaldībai

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

Ietekmes novērtējums par Eiropas partnerību integrētai gaisa satiksmes pārvaldībai
A. Rīcības nepieciešamība
Problēmas būtība un nozīme ES mērogā
Neraugoties uz ievērojamo progresu, kas pēdējā desmitgadē panākts gaisa satiksmes pārvaldības (<i>ATM</i>) infrastruktūras modernizēšanā, līdz 10 % no lidojumu radītajām CO₂ emisijām izraisa sadrumstalota <i>ATM</i> infrastruktūra, kas digitalizācijas un automatizācijas priekšrocības neizmanto pilnīgi; šīs emisijas ir iespējams novērst. Turklāt Covid-19 krīzei ir bijusi ievērojama ietekme uz gaisa pārvadājumiem, un tā ir atklājusi pastāvošo <i>ATM</i> sistēmu nepilnības. Nekad iepriekš nav bijis tik liels spiediens <i>ATM</i> infrastruktūrai kļūt izmaksefektīvākai, noturīgākai un labāk pielāgojamai gaisa satiksmes svārstībām, kā arī piemērotai jaunu gaisa kuģu veidu apkalpošanai. Būtu arī jāsaīsina <i>ATM</i> inovācijas cikls, ļaujot rūpnieciskajiem nozares dalībniekiem saglabāt konkurētspēju un apgādāt plašu lietojumu klāstu tādās jomās kā transports (piemēram, pasažieru un kravas pārvadājumi, droni un gaisa mobilitāte pilsētās) un aizsardzība un drošība (civīlās un militārās jomas sadarbība gaisa telpas pārvaldībā). Šo dažādo problēmu risināšanai strauji mainīgā un sarežģītā kontekstā ir nepieciešami ievērojami kolektīvi centieni, kuru mērķis ir veicināt sadarbību un ieguldījumus inovācijās, ko nevar nodrošināt neviena atsevišķa ieinteresētā persona vai dalībvalsts, rīkojoties vienatnē. Aviācija pēc būtības ir starptautiska, un tai nepieciešama kopīga, koordinēta rīcība.
Sasniedzamie mērķi
Mērķis ir trīskāršs: 1) ievest Eiropas <i>ATM</i> digitālajā laikmetā ar nolūku padarīt to noturīgāku un pielāgojamu satiksmes svārstībām; 2) stiprināt pilotējamu un bezpilota gaisa pārvadājumu konkurētspēju ES ar nolūku atbalstīt ekonomisko izaugsmi un atveseļošanu pēc Covid-19 krīzes; 3) padarīt Eiropas vienoto gaisa telpu par visefektīvāko un videi draudzīgāko gaisa telpu pasaulē.
ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība
ES intervence (finansējums un koordinācija) ir nepieciešama, lai nodrošinātu, ka centieni iepriekš minēto mērķu sasniegšanai ir paātrināti un labāk koncentrēti¹. Praksē tas nozīmē visu attiecīgo nozares ieinteresēto personu — ražotāju, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, aviokompāniju, lidostu, pētniecības institūtu un militāro spēku — apvienošanu tādu transformatīvu un sadarbībspējīgu tehnoloģiju izstrādei, kas risina iepriekš aprakstītās problēmas. Ja problēmas netiks risinātas ar spēcīgu, koordinētu ES intervenci, sagaidāms, ka radīsies — jo īpaši pēc Covid-19 krīzes — <i>ad hoc</i> valstu programmas, kas risinās vietējās problēmas, taču vairo Eiropas <i>ATM</i> tīkla sadrumstalotību.
B. Risinājumi
Risinājumu varianti izvirzīto mērķu sasniegšanai. Vēlamais risinājums (ja ir). Iemesli (ja nav)
Politikas risinājumi (PR) atšķiras pēc to elastības un papildināmības/virzieniskuma pakāpes: 0. PR: pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” uzaicinājumi — stratēģisko pētniecības programmu izstrādā un apstiprina Komisija, ņemot vērā nozares sniegto informāciju; 1. PR: kopīgi plānota Eiropas partnerība — par pētniecības un inovācijas programmu vienojas ar partnerību un to saskaņo ar partnerību, un Komisija to izmanto darba programmas īstenošanā; 2. PR: institucionalizēta Eiropas partnerība saskaņā ar LESD 187. pantu — partnerības dalībniekiem būs

¹ Saskaņā ar neseniem Eiropas Revīzijas palātas ieteikumiem, Īpašais ziņojums Nr. 18/2018, Īpašais ziņojums Nr. 11/2019.

liela ietekme uz stratēģiskās pētniecības programmas, gada darba programmu un uzaicinājumu tematu izstrādi pārredzamā un pieejamā procesā, ko pieņems partnerības valde, kurā būs pārstāvēta gan ES, gan partneri.

1. PR piedāvā nedaudz zemākas izmaksas un lielāku elastību nekā **2. PR**, pateicoties organiskai, mainīgai dalības struktūrai un iespējām pielāgot pētniecības un inovācijas programmu.

2. PR ir vēlamais risinājums, jo tas izveido visefektīvāko platformu, kas spēj paātrināt vislielāko ieguvumu īstenošanu (sk. tālāk). Salīdzinājumā ar **1. PR** tam ir arī lielāks virzieniskums un tas paredz spēcīgākas saistības no ieinteresētajām personām, tostarp tādām starpvaldību organizācijām kā Eirokontrole, ES Aviācijas drošības aģentūra (*EASA*) un Eiropas Kosmosa aģentūra (*EKA*).

2. PR ir nedaudz dārgāks risinājums nekā citi, taču vairāk nekā 60 % no izmaksām sedz privātie partneri, un tam ir vislielākā spēja panākt paredzēto ietekmi, tādējādi tas nodrošina vislabāko izmaksu un vērtības attiecību Savienības budžetam.

Ieinteresēto personu viedokļi. Atbalsts konkrētiem risinājumiem

Kopumā ieinteresēto personu vidū valda liela vienprātība par problēmām, mērķiem un vēlamo risinājumu nākotnē. Vairāk nekā 70 % no sabiedriskās apspriešanas ietvaros saņemtajām atbildēm tika pausts atbalsts institucionālās partnerības atkārtotai izveidei saskaņā ar LESD 187. pantu, norādot, ka nozarei ir nepieciešama spēcīga ES intervence, lai vadītu Eiropas vienoto pētniecības un inovācijas programmu, kurā tiek pastāvīgi iesaistītas ieinteresētās personas no visas vērtības ķēdes ar mērķi nodrošināt sadarbspējīgus risinājumus, kuri pēc to izvēšanas uzlabos *ATM* sistēmu sniegumu un drošumu ES.

Citi plašāk pārstāvētie viedokļi:

- partnerībā būtu nepieciešama labāka saikne starp pētniecību un inovāciju un industrializāciju;
- tai vajadzētu veicināt pārņemšanu tirgū un izvērsšanu;
- administratīvās procedūras būtu jāvienkāršo;
- būtu ciešāk jāiesaista *EASA* un valstu iestādes, jāveido labākas sinerģijas ar pētniecības un inovācijas partnerībām un valstu iniciatīvām un labākas saiknes ar akadēmiskajām aprindām.

C. Vēlamā risinājuma ietekme

Vēlamā risinājuma (ja tāds ir; pretējā gadījumā — galveno risinājumu) nodrošinātie ieguvumi

Zinātniskā ietekme: stiprinātas ES zinātniskās spējas un zināšanas *ATM* jomā; plašākas kompetences nākamajai aviācijas speciālistu paaudzei.

Ekonomiskā/tehnoloģiskā ietekme: palielināta *ATM* sistēmu pielāgojamība un drošums; jaunas iespējas dronu tirgus izaugsmei; stiprināta Eiropas aerokosmiskās nozares un aviācijas nozares vadošā loma pasaules mērogā.

Sociālā ietekme: samazināts aviācijas radītais troksnis un gāzu emisijas apmērā, kas līdzvērtīgs ES lielpilsētas (piemēram, Madrides) CO₂ emisijām; uzlabota pasažieru pieredze (saīsināts ceļošanas laiks, samazināti kavējumi un izmaksas un labāki savienojumi).

Vēlamā risinājuma (ja tāds ir; pretējā gadījumā — galveno risinājumu) izmaksas

Galvenās papildu izmaksas salīdzinājumā ar **0. PR** ir partnerības atbalsta biroja sagatavošanās un kārtējās izmaksas. Tomēr, ņemot vērā finansējuma piesaisti (līdzfinansējuma likmes) un katram politikas risinājumam pieejamo kopējo budžetu un pieņemot, ka Savienības ieguldījums būs līdzīgs, vēlamā politikas risinājuma izmaksas pārsniedz paša efektīvākā risinājuma izmaksas tikai par 1–2 procentpunktiem. Turklāt pieredze liecina, ka citi partneri, ieskaitot institucionālos, ir gatavi segt vairāk nekā 60 % no kopuzņēmuma administratīvajām izmaksām.

Ietekme uz MVU un konkurētspēju
Visticamāk, MVU būs nozīmīga loma partnerībā, jo tie ir labi pārstāvēti digitālo tehnoloģiju jomā un ar datiem un droniem saistītās darbībās. Atvērta partnerības struktūra un atklāti uzaicinājumi padarīs MVU līdzdalību vienkāršāku nekā iepriekš.
Nozīmīga ietekme uz valstu budžetiem un valsts pārvaldes iestādēm
Pateicoties stratēģiju saskaņošanai, nav sagaidāma ietekme uz valstu budžetiem un valsts pārvaldes iestādēm. Aktīva dalībvalstu iesaiste partnerībā stiprinātu to apņēmību attiecībā uz izstrādājamajām tehnoloģijām un vairotu to ieviešanu un sinhronizētu izvēršanu visā ES.
Cita nozīmīga ietekme
Ierosinātā partnerība būs noderīga tādu būtisko zinātnisko un tehnoloģisko pierādījumu nodrošināšanā aviācijas jomā, kas palīdzēs politikas veidotājiem un regulējošām iestādēm pieņemt vislabākos reglamentējošos pasākumus klimata pārmaiņu un digitalizācijas problēmu risināšanai.
Proporcionalitāte
1. PR partneri var brīvi pievienoties partnerībai vai pamest to. Arī pētniecības un inovācijas programma ir viegli pielāgojama, mainoties tehnoloģijai vai citām prasībām. 2. PR nepieciešamas spēcīgākas (finansiālas) saistības, ko pamato paaugstinātais iedarbīgums un spēja pāātrināt ļoti nepieciešamo <i>ATM</i> digitālo pārveidi.
D. Turpmākā rīcība
Politikas pārskatīšanas termiņš
Komisija pārskatīs īstenošanas veidu trīs gadus pēc partnerības izveides.