

Brussel, 23 februari 2021
(OR. en)

**Interinstitutioneel dossier:
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**

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	23 februari 2021
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	SWD(2021) 38 final - Part 6/9
Betreft:	WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG bij het voorstel voor een verordening van de Raad tot oprichting van de Gemeenschappelijke Ondernemingen in het kader van Horizon Europa Europees partnerschap voor geïntegreerd luchtverkeersbeheer

Hierbij gaat voor de delegaties document SWD(2021) 38 final - Part 6/9.

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

Brussel, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE
SAMENVATTING VAN HET EFFECTBEOORDELINGSVERSLAG

bij het

voorstel voor een verordening van de Raad tot oprichting van de Gemeenschappelijke Ondernemingen in het kader van Horizon Europa

Europees partnerschap voor geïntegreerd luchtverkeersbeheer

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

Effectbeoordeling van het Europees partnerschap voor geïntegreerd luchtverkeersbeheer
A. Behoeftte aan actie
Wat is het probleem en waarom is het een probleem op EU-niveau?
Ondanks de aanzienlijke vooruitgang die de afgelopen tien jaar is geboekt bij de modernisering van de infrastructuur voor luchtverkeersbeheer (air traffic management — ATM), wordt tot 10 % van de CO₂-emissies van vluchten veroorzaakt door een versnipperde ATM-infrastructuur die niet ten volle gebruik maakt van digitalisering en automatisering; deze emissies kunnen worden vermeden. Bovendien heeft de COVID-19-crisis significante gevolgen gehad voor het luchtvervoer en de zwakke punten van de huidige ATM-systemen aan het licht gebracht. Nooit eerder was de druk op de ATM-infrastructuur groter om kostenefficiënter, veerkrachtiger en schaalbaarder te worden met het oog op schommelingen in het verkeer, en om nieuwe typen luchtvaartuigen te kunnen invoeren. Ook moet de innovatiecyclus op het gebied van luchtverkeersbeheer worden verkort, zodat industriële spelers in de sector concurrerend kunnen blijven en een breed scala aan toepassingen op het gebied van vervoer (bv. passagiers, vracht, drones en stedelijke luchtmobiliteit), defensie en veiligheid (civiel-militaire samenwerking op het gebied van luchtruimbeheer) kunnen ondersteunen. Het aanpakken van deze meervoudige problemen in een snel evoluerende en complexe context vereist een grote collectieve inspanning om de samenwerking en investeringen in innovaties te stimuleren, die niet door één enkele belanghebbende of lidstaat afzonderlijk kunnen worden aangepakt. De luchtvaart is van nature internationaal en vereist een gemeenschappelijke, gecoördineerde actie.
Wat is het streefdoel?
Het doel is drieledig: 1) het Europese luchtverkeersbeheer in het digitale tijdperk brengen om het veerkrachtiger en schaalbaarder te maken voor schommelingen in het verkeer; 2) het concurrentievermogen van het bemande en onbemande luchtvervoer in de EU versterken om de economische groei en het herstel na COVID-19 te ondersteunen; 3) het “gemeenschappelijk Europees luchtruim” tot het efficiëntste en milieuvriendelijkste luchtruim ter wereld maken.
Wat is de meerwaarde van EU-maatregelen?
Het optreden van de EU (financiering en coördinatie) is nodig om de inspanningen die worden geleverd om de bovengenoemde doelstellingen te verwezenlijken sneller en doelgerichter te maken¹. In de praktijk betekent dit dat alle betrokken belanghebbenden in de sector, van fabrikanten tot verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtvaartmaatschappijen, luchthavens, onderzoeksinstituten en het leger, moeten worden samengebracht om transformatieve en interoperabele technologieën te ontwikkelen die een antwoord bieden op de bovengenoemde uitdagingen. Als de problemen niet worden aangepakt door middel van een krachtig gecoördineerd optreden van de EU, zullen er waarschijnlijk op ad-hocbasis nationale programma's ontstaan, zeker in de wereld na COVID-19, waarbij lokale problemen worden opgelost maar de versnippering van het Europese ATM-netwerk toeneemt.
B. Oplossingen
Welke opties dienen zich aan? Is er al dan niet een voorkeursoptie? Zo niet, waarom?
De beleidsopties (BO's) verschillen naargelang van de mate van flexibiliteit en additionaliteit/directionaliteit: BO0: oproepen in het kader van Horizon Europa — strategische onderzoeksagenda vastgesteld en

¹ In overeenstemming met recente aanbevelingen van de Europese Rekenkamer, Speciaal verslag nr. 18/2018, Speciaal verslag nr. 11/2019.

bevestigd door de Commissie, met inbreng van de industrie.

BO1: medegeprogrammeerd Europees partnerschap — de O&I-agenda wordt overeengekomen en gecoördineerd met het partnerschap en gebruikt door de Commissie voor de uitvoering ervan in het werkprogramma.

BO2: geïnstitutionaliseerd Europees partnerschap op grond van artikel 187 VWEU — de leden van het partnerschap zullen grote invloed hebben op de ontwikkeling van de strategische onderzoeksagenda, de jaarlijkse werkprogramma's en de onderwerpen van de oproepen, door middel van een transparant en toegankelijk proces dat wordt vastgesteld door de raad van bestuur van het partnerschap, waarin zowel de EU als de partners vertegenwoordigd zijn.

BO1 heeft iets lagere kosten en biedt meer flexibiliteit dan **BO2** dankzij een organische, zich ontwikkelende lidmaatschapsstructuur, evenals de mogelijkheid om de O&I-agenda aan te passen.

BO2 is de voorkeursoptie, aangezien daarmee het efficiëntste platform tot stand wordt gebracht waarmee de verwezenlijking van de grootste voordelen kan worden versneld (zie hieronder). Vergeleken met **BO1** heeft optie **BO2** ook een grotere directionaliteit en een sterkere betrokkenheid van belanghebbenden, waaronder intergouvernementele organisaties zoals Eurocontrol, het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) en het Europees Ruimteagentschap (ESA).

BO2 is marginaal de duurste optie, maar biedt met meer dan 60 % door particuliere partners gedekte kosten en het grootste vermogen om de verwachte effecten te bereiken, de beste waarde voor de begroting van de Unie.

Hoe reageren de verschillende belanghebbenden? Wie steunt welke optie?

Over het algemeen is er een grote mate van overeenstemming tussen de belanghebbenden omtrent de problemen, de doelstellingen en de voorkeursoptie voor de toekomst. Meer dan 70 % van de antwoorden in de openbare raadpleging steunde de herinvoering van het geïnstitutionaliseerde partnerschap op grond van artikel 187 VWEU, en wees erop dat de sector krachtig EU-optreden nodig heeft om een gemeenschappelijk Europees O&I-programma aan te sturen, waarbij belanghebbenden in de hele waardeketen voortdurend worden betrokken om interoperabele oplossingen te bieden die, zodra zij zijn ingevoerd, de prestaties en de veiligheid van de ATM-systemen in de EU verbeteren.

Andere belangrijke standpunten:

- het partnerschap moet betere verbindingen leggen tussen O&I en industrialisering;
- het moet de marktintroductie en uitrol ondersteunen;
- de administratieve procedures moeten worden vereenvoudigd;
- er moet nauwer worden samengewerkt met het EASA en de nationale autoriteiten, er moeten betere synergieën met O&I-partnerschappen en nationale initiatieven zijn, en betere banden met de academische wereld.

C. Effecten van de voorkeursoptie

Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?

Wetenschappelijke effecten: versterking van de wetenschappelijke capaciteiten en kennis van de EU op het gebied van ATM; uitbreiding van de competenties van de volgende generatie professionals van de luchtvaart.

Economische/technologische effecten: verhoogde schaalbaarheid en veiligheid van ATM-systemen; nieuwe groeimogelijkheden voor de markt voor drones; versterking van het mondiale leiderschap van de Europese lucht- en ruimtevaartindustrie.

Sociale effecten: vermindering van de geluids- en gasemissies van de luchtvaart met een marge die gelijk is aan de CO ₂ -emissies van een groot hoofdstedelijk gebied in de EU (bv. Madrid); betere ervaring van de passagiers (kortere reistijd, minder vertragingen en kosten en betere connectiviteit).
Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien er een voorkeur is, anders van de belangrijkste opties)?
De belangrijkste bijkomende kosten ten opzichte van BO0 zijn de voorbereidings- en exploitatiekosten van het backoffice van het partnerschap. Wanneer er echter rekening wordt gehouden met het financiële hefboomeffect (medefinancieringspercentages) en de totale beschikbare begrotingsmiddelen voor elke beleidsoptie, waarbij wordt uitgegaan van een vergelijkbare bijdrage van de EU, zijn de kosten van de voorkeursoptie slechts 1 tot 2 procentpunten hoger dan die van de efficiëntste optie. Daarnaast heeft de ervaring geleerd dat andere partners, waaronder institutionele partners, bereid zijn meer dan 60 % van de administratieve kosten van de gemeenschappelijke onderneming te dekken.
Wat zijn de gevolgen voor kleine en middelgrote ondernemingen en het concurrentievermogen?
Kmo's zullen waarschijnlijk een belangrijke rol in het partnerschap spelen, aangezien zij goed vertegenwoordigd zijn in digitale technologieën en data- en droneactiviteiten. Een open partnerschapsstructuur en open oproepen tot het indienen van voorstellen zullen het voor kmo's eenvoudiger maken om deel te nemen dan in het verleden.
Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?
Er worden geen gevolgen verwacht voor de nationale begrotingen en overheden, dankzij de afstemming van de strategieën. De actieve inzet van de lidstaten voor het partnerschap zou hun betrokkenheid bij de daaruit voortvloeiende technologieën versterken en de toepassing en gesynchroniseerde uitrol ervan in de hele EU vergroten.
Zijn er nog andere significante gevolgen?
Het voorgestelde partnerschap zal een belangrijke rol spelen bij het leveren van de relevante wetenschappelijke en technologische bewijzen op het gebied van de luchtvaart om beleidsmakers en regelgevende instanties te helpen de beste regelgevende maatregelen te nemen om de uitdagingen van klimaatverandering en digitalisering aan te gaan.
Evenredigheid
In BO1 hebben de partners de mogelijkheid om zich bij het partnerschap aan te sluiten of het te verlaten. De O&I-agenda kan ook gemakkelijk worden aangepast naarmate de technologie zich ontwikkelt of andere behoeften ontstaan. Voor BO2 is een grotere (financiële) inzet vereist, die wordt gerechtvaardigd door een grotere doeltreffendheid en het vermogen om de hoognodige digitale transformatie van het luchtverkeersbeheer te versnellen.
D. Evaluatie
Wanneer wordt dit beleid geëvalueerd?
De Commissie zal de uitvoeringswijze drie jaar na de oprichting van het partnerschap evalueren.