

Bruksela, 23 lutego 2021 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
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

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	23 lutego 2021 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	SWD(2021) 38 final - Part 6/9
Dotyczy:	DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI STRESZCZENIE SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW Towarzyszący dokumentowi: Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady ustanawiającego wspólne przedsięwzięcia w ramach programu „Horyzont Europa” Partnerstwo europejskie na rzecz zintegrowanego zarządzania ruchem lotniczym

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument SWD(2021) 38 final - Part 6/9.

Zał.: SWD(2021) 38 final - Part 6/9



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 23.2.2021 r.
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI
STRESZCZENIE SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady ustanawiającego wspólne przedsięwzięcia w ramach programu „Horyzont Europa”

Partnerstwo europejskie na rzecz zintegrowanego zarządzania ruchem lotniczym

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

Ocena skutków Partnerstwa europejskiego na rzecz zintegrowanego zarządzania ruchem lotniczym
A. Zasadność działań
Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na szczeblu UE?
Pomimo znacznych postępów, jakie poczyniono w ostatniej dekadzie w zakresie modernizacji infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym (ATM), do 10 % emisji CO₂ generowanych przez loty jest spowodowane rozdrobnioną infrastrukturą zarządzania ruchem lotniczym, która nie wykorzystuje w pełni możliwości transformacji cyfrowej i automatyzacji; emisji tych można by uniknąć. Ponadto kryzys związany z COVID-19 wywarł znaczny wpływ na transport lotniczy i obnażył słabości obecnych systemów zarządzania ruchem lotniczym. Nigdy wcześniej nie było takiej presji na infrastrukturę zarządzania ruchem lotniczym, aby stała się ona bardziej opłacalna, odporna i skalowalna w stosunku do wahań ruchu, a także aby mogła dostosować się do nowych rodzajów pojazdów powietrznych.- Należy również skrócić cykl innowacji w zakresie zarządzania ruchem lotniczym, co pozwoli podmiotom przemysłowym działającym w tym sektorze zachować konkurencyjność i obsługiwać szeroki zakres zastosowań w transporcie (np. pasażerskim, towarowym, bezzałogowych statków powietrznych i mobilności lotniczej w miastach), obronności i bezpieczeństwie (współpraca cywilno-wojskowa w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną). Rozwiązanie tych wielorakich problemów w szybko zmieniającym się i złożonym kontekście wymaga podjęcia znacznych wspólnych starań w celu pobudzenia współpracy i inwestycji w innowacje, czego nie mogą dokonać pojedyncze zainteresowane strony ani państwa członkowskie działające samodzielnie. Lotnictwo ma z natury charakter międzynarodowy i wymaga podjęcia wspólnych, skoordynowanych działań.
Jakie cele należy osiągnąć?
Cel jest trojaki: 1) wprowadzenie europejskiego zarządzania ruchem lotniczym w epokę cyfrową, tak aby stało się ono bardziej odporne i skalowalne w stosunku do wahań ruchu; 2) zwiększenie konkurencyjności załogowego i bezzałogowego transportu lotniczego w UE, aby wesprzeć wzrost gospodarczy i odbudowę gospodarki po pandemii COVID-19;- 3) ustanowienie „jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej”- jako najbardziej efektywnej i przyjaznej dla środowiska przestrzeni powietrznej na świecie.
Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na szczeblu UE?
Interwencja UE (finansowanie i koordynacja) jest konieczna, aby zapewnić przyspieszenie i lepsze ukierunkowanie działań zmierzających do osiągnięcia powyższych celów¹. W praktyce oznacza to zgromadzenie wszystkich zainteresowanych stron z sektora, od producentów po instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, linie lotnicze, porty lotnicze, instytuty badawcze i wojsko, w celu opracowania przełomowych i interoperacyjnych technologii odpowiadających na powyższe wyzwania. Jeżeli zdecydowana i skoordynowana interwencja UE nie wyeliminuje tych problemów, prawdopodobnie będą powstawać doraźne programy krajowe, zwłaszcza w świecie po pandemii COVID-19, rozwiązujące problemy lokalne, ale zwiększające fragmentację europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym.-
B. Rozwiązania
Jakie są różne warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy wskazano preferowany wariant? Jeśli nie, to dlaczego?
Warianty strategiczne (WS) różnią się stopniem elastyczności i dodatkowości/kierunkowości:

¹ Zgodnie z ostatnimi zaleceniami Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, SR 18/2018, SR 11/2019.

WS0: zaproszenia w ramach programu „Horyzont Europa” – strategiczny program badań ustalony i potwierdzony przez Komisję z wkładem ze strony przemysłu; WS1: partnerstwo europejskie objęte wspólnym programowaniem – program badań naukowych i innowacji jest uzgadniany i koordynowany wspólnie z partnerstwem i wdrażany przez Komisję w ramach programu prac; WS2: zinstytucjonalizowane partnerstwo europejskie na podstawie art. 187 TFUE – członkowie partnerstwa będą mieli duży wpływ na opracowywanie strategicznego programu badań, rocznych programów prac i tematów zaproszeń do składania wniosków w ramach przejrzystego i dostępnego procesu, przyjmowanych przez radę zarządzającą partnerstwa, w której swoich przedstawicieli mają zarówno partnerzy, jak i UE. WS1 oferuje nieco niższe koszty i większą elastyczność niż WS2 dzięki organicznej, zmieniającej się strukturze członkowskiej i możliwości dostosowania programu badań naukowych i innowacji. Preferowanym wariantem jest WS2, ponieważ wprowadza on najbardziej efektywną platformę, zdolną do przyspieszenia osiągnięcia największych korzyści (zob. poniżej). W porównaniu z WS1 charakteryzuje się on również większą kierunkowością i silniejszym zaangażowaniem zainteresowanych stron, w tym organizacji międzyrządowych, takich jak Eurocontrol, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) i Europejska Agencja Kosmiczna (ESA). WS2 jest nieznacznie droższym wariantem od pozostałych, ale ze względu na pokrycie ponad 60 % kosztów przez partnerów prywatnych i największą zdolność do osiągnięcia oczekiwanych skutków, zapewnia on najlepszą wartość dla budżetu Unii.
Jakie są opinie różnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów? Ogólnie rzecz biorąc, istnieje wysoki poziom porozumienia między zainteresowanymi stronami co do problemów, celów i preferowanego wariantu na przyszłość. W ponad 70 % odpowiedzi udzielonych w ramach konsultacji publicznych poparto ponowne ustanowienie partnerstwa instytucjonalnego na mocy art. 187 TFUE, wskazując, że sektor potrzebuje silnej interwencji UE w zakresie kierowania jednolitym europejskim programem badań naukowych i innowacji, który stale angażuje zainteresowane strony w całym łańcuchu wartości w celu dostarczenia interoperacyjnych rozwiązań, które po wdrożeniu poprawią funkcjonowanie i bezpieczeństwo systemów zarządzania ruchem lotniczym w UE. Inne główne opinie: • partnerstwo powinno zapewnić lepsze powiązania między badaniami naukowymi i innowacjami a uprzemysłowieniem; • powinno wspierać wprowadzanie na rynek i wdrażanie; • należy uprościć procedury administracyjne; • należy ściślej współpracować z EASA i organami krajowymi, zapewnić lepszą synergię z partnerstwami w zakresie badań naukowych i innowacji oraz inicjatywami krajowymi, a także lepsze powiązania ze środowiskiem akademickim.
C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów? Skutki naukowe: zwiększenie potencjału naukowego i wiedzy UE w zakresie zarządzania ruchem lotniczym; poszerzenie kompetencji następnego pokolenia specjalistów w dziedzinie lotnictwa; skutki gospodarcze/technologiczne: większa skalowalność i bezpieczeństwo systemów zarządzania

ruchem lotniczym; nowe możliwości rozwoju rynku bezzałogowych statków powietrznych; wzmocnienie wiodącej pozycji europejskiego przemysłu lotniczego i kosmicznego na świecie; skutki społeczne: ograniczenie hałasu lotniczego i emisji gazów o wartość równą ilości CO₂ emitowanej przez duży obszar metropolitalny UE (np. Madryt); poprawa doświadczeń pasażerów (skrócenie czasu podróży, zmniejszenie opóźnień i kosztów oraz lepsza łączność).
Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?
Główne koszty dodatkowe w porównaniu z WS0 to koszty przygotowania i koszty bieżące zaplecza partnerstwa. Biorąc jednak pod uwagę dźwignię finansową (stopy współfinansowania) oraz całkowity budżet dostępny dla każdego wariantu strategicznego, przy założeniu podobnego wkładu Unii, koszt preferowanego wariantu strategicznego przekracza koszt najbardziej efektywnego wariantu jedynie o 1-2 punkty procentowe. Ponadto z doświadczenia wynika, że inni partnerzy, w tym instytucjonalni, są skłonni pokryć ponad 60 % kosztów administracyjnych wspólnego przedsięwzięcia.
Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?
MŚP prawdopodobnie odegrają ważną rolę w partnerstwie, ponieważ są dobrze reprezentowane w sektorze technologii cyfrowych, danych i bezzałogowych statków powietrznych. Otwarta struktura partnerstwa i otwarte zaproszenia do składania wniosków ułatwią MŚP uczestnictwo w porównaniu z sytuacją w przeszłości.
Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?
Dzięki dostosowaniu strategii nie przewiduje się żadnych skutków dla budżetów i administracji krajowych. Aktywne zaangażowanie państw członkowskich w partnerstwo wzmocniłoby ich zaangażowanie w powstałe technologie oraz zwiększyłoby ich wykorzystanie i zsynchronizowane wdrażanie w całej UE.
Czy wystąpią inne znaczące skutki?
Proponowane partnerstwo będzie miało zasadnicze znaczenie dla pozyskania odpowiednich dowodów naukowych i technologicznych w lotnictwie, co pomoże decydentom i organom regulacyjnym w przyjęciu najlepszych środków regulacyjnych w celu sprostania wyzwaniom związanym ze zmianą klimatu i transformacją cyfrową.
Proporcjonalność
W przypadku WS1 partnerzy mogą swobodnie decydować o przystąpieniu do partnerstwa lub wystąpieniu z niego. Program badań naukowych i innowacji można również łatwo modyfikować w miarę rozwoju technologii lub innych wymogów. W przypadku WS2 wymagane jest większe zaangażowanie (finansowe), które jest uzasadnione większą skutecznością i zdolnością do przyspieszenia bardzo potrzebnej transformacji cyfrowej zarządzania ruchem lotniczym.-
D. Działania następce
Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?
Trzy lata po utworzeniu partnerstwa Komisja dokona oceny sposobu jego realizacji.