



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 23 de fevereiro de 2021
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
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**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	23 de fevereiro de 2021
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia

n.º doc. Com.:	SWD(2021) 38 final - Parte 6/9
----------------	--------------------------------

Assunto:	DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO RELATÓRIO DO RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que acompanha o documento Proposta de Regulamento do Conselho que cria as Empresas Comuns ao abrigo do Horizonte Europa Parceria Europeia para a Gestão Integrada do Tráfego Aéreo
----------	---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2021) 38 final - Parte 6/9.

Anexo: SWD(2021) 38 final - Parte 6/9

Bruxelas, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO
RELATÓRIO DO RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO

que acompanha o documento

**Proposta de Regulamento do Conselho que cria as Empresas Comuns ao abrigo do
Horizonte Europa**

Parceria Europeia para a Gestão Integrada do Tráfego Aéreo

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

Avaliação de impacto da parceria europeia sobre a gestão integrada do tráfego aéreo

A. Necessidade de agir

Qual o problema e por que tem dimensão europeia?

Apesar dos progressos significativos realizados na última década em matéria de modernização das infraestruturas de gestão do tráfego aéreo, até 10 % das emissões de CO₂ geradas por voos são causadas por infraestruturas de gestão do tráfego aéreo fragmentadas que não tiram pleno partido da digitalização nem da automatização. Essas emissões podem ser evitadas. Além disso, a crise da COVID-19 teve um impacto significativo no transporte aéreo e expôs as fragilidades dos atuais sistemas de gestão do tráfego aéreo. As infraestruturas de gestão do tráfego aéreo nunca foram tão pressionadas para se tornarem mais eficientes em termos de custos, resilientes e moduláveis às flutuações do tráfego e para acolher novos tipos de veículos aéreos.

O ciclo de inovação na gestão do tráfego aéreo também deve ser encurtado, possibilitando que os intervenientes industriais do setor continuem a ser competitivos e favorecendo uma vasta gama de aplicações nos setores dos transportes (por exemplo, passageiros, carga, drones e mobilidade aérea urbana), da defesa e da segurança (cooperação civil-militar na gestão do espaço aéreo).

A resolução destes vários problemas num contexto complexo e em rápida evolução exige um esforço coletivo substancial para impulsionar a cooperação e o investimento em inovações que não podem ser abordadas por uma parte interessada ou Estado-Membro de forma isolada. A aviação é, por natureza, internacional e exige uma ação comum e coordenada.

Quais são os resultados esperados?

São três os objetivos:

- 1) Integrar a gestão europeia do tráfego aéreo na era digital, a fim de a tornar mais resiliente e modulável face às flutuações do tráfego;
- 2) Reforçar a competitividade dos transportes aéreos tripulados e não tripulados na UE, a fim de apoiar o crescimento económico e a recuperação num contexto pós-COVID;
- 3) Estabelecer o «céu único europeu» como o espaço aéreo mais eficiente e mais respeitador do ambiente no mundo.

Qual é o valor acrescentado da ação a nível da UE?

A intervenção da UE (financiamento e coordenação) é necessária a fim de garantir que os esforços para alcançar os objetivos acima referidos sejam acelerados e mais bem orientados¹. Na prática, isto significa reunir todas as partes interessadas do setor, desde os fabricantes aos prestadores de serviços de navegação aérea, companhias aéreas, aeroportos, institutos de investigação e as forças armadas, a fim de desenvolver tecnologias transformadoras e interoperáveis que respondam aos desafios acima referidos. Se os problemas não forem resolvidos mediante uma forte intervenção coordenada a nível da UE, é provável que surjam programas nacionais numa base *ad hoc*, especialmente num mundo pós-COVID, resolvendo questões locais, mas aumentando a fragmentação da rede europeia de gestão do tráfego aéreo.

B. Soluções

Quais são as várias opções para cumprir os objetivos? Há alguma opção preferida? Em caso negativo, por que razão?

As opções políticas (OP) diferem em função do grau de flexibilidade e adicionalidade/direcionalidade:

OP0: convites Horizonte Europa — agenda estratégica de investigação definida e confirmada pela Comissão, com o contributo da indústria;

¹ Está em consonância com as recomendações recentes do TCE (RE n.º 18/2018 e RE n.º 11/2019).

OP1: parceria europeia coprogramada — agenda de I&I é acordada e coordenada com a parceria e utilizada pela Comissão para a execução do programa de trabalho;

OP2: parceria europeia institucionalizada nos termos do artigo 187.º do TFUE — os membros da parceria terão um elevado grau de influência no desenvolvimento da agenda estratégica de investigação, dos programas de trabalho anuais e dos temas dos convites, através de um processo transparente e acessível, adotado pelo conselho diretivo da parceria, no qual a UE e os parceiros estão representados.

A **OP1** apresenta um custo ligeiramente inferior e maior flexibilidade do que a **OP2**, graças à sua estrutura organizativa, à evolução da sua composição e à possibilidade de adaptar a agenda de I&I.

A **OP2** é a opção preferida, uma vez que estabelece a plataforma mais eficiente, capaz de acelerar a obtenção dos maiores benefícios (ver abaixo). Em comparação com a **OP1**, também apresenta uma maior direcionalidade e um maior empenho das partes interessadas, incluindo organizações intergovernamentais como o Eurocontrol, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) e a Agência Espacial Europeia (AEE).

A **OP2** é ligeiramente mais dispendiosa, mas, com a cobertura de mais de 60 % dos custos por parceiros privados e uma capacidade superior para alcançar os impactos esperados, representa a opção mais vantajosa para o orçamento da União.

Quais são as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?

De um modo geral, existe um elevado nível de concordância entre as partes interessadas quanto aos problemas, aos objetivos e à opção preferida para o futuro. Na consulta pública, mais de 70 % das respostas apoiou o restabelecimento da parceria institucional ao abrigo do artigo 187.º do TFUE, salientando que o setor necessita de uma forte intervenção da UE para orientar um programa europeu de I&I único que envolva continuamente as partes interessadas ao longo de toda a cadeia de valor, a fim de proporcionar soluções interoperáveis que, uma vez implantadas, melhorem o desempenho e a segurança dos sistemas de gestão europeia do tráfego aéreo na UE.

Outros pontos de vista principais:

- A parceria deve ter melhores ligações entre a I&I e a industrialização;
- Deve apoiar a adoção pelo mercado e a implantação;
- Os procedimentos administrativos devem ser simplificados;
- Deve haver um maior envolvimento com a AESA e as autoridades nacionais, melhores sinergias com as parcerias de I&I e as iniciativas nacionais, e melhores ligações com o meio académico.

C. Impactos da opção preferida

Quais são os benefícios da opção preferida (se existir; caso contrário, das principais opções)?

Impactos científicos: reforçar as capacidades e os conhecimentos científicos da UE sobre gestão de tráfego aéreo; alargar as competências da próxima geração de profissionais da aviação;

Impactos económicos/tecnológicos: aumento da escalabilidade e da segurança dos sistemas de gestão de tráfego aéreo; novas oportunidades para o crescimento do mercado de drones; reforçar o papel de liderança a nível mundial da indústria aeroespacial e aeronáutica europeia;

Impactos sociais: redução do ruído da aviação e das emissões de gases numa margem igual às emissões de CO₂ de uma grande área metropolitana da UE (por exemplo, Madrid); melhoria da experiência dos passageiros (redução do tempo de viagem, dos atrasos e dos custos e melhor conectividade).

Quais são os custos da opção preferida (se existir uma; caso contrário, das principais opções)?

Os principais custos adicionais em comparação com a opção **OP0** são os custos de preparação e

<p>funcionamento dos serviços administrativos da parceria. Contudo, ao ter em conta o efeito de alavanca financeira (taxas de cofinanciamento) e o orçamento total disponível para cada opção política, e assumindo uma contribuição da União semelhante, o custo da opção preferida excede o da opção mais eficiente em apenas 1-2 pontos percentuais. Além disso, a experiência demonstrou que outros parceiros, incluindo os parceiros institucionais, estão dispostos a cobrir mais de 60 % dos custos administrativos da empresa comum.</p>
<p>Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?</p>
<p>É provável que as PME desempenhem um papel importante na parceria, uma vez que estão bem representadas nas tecnologias digitais e nas atividades de dados e drones. A existência de uma estrutura de parceria aberta e de convites abertos tornará a participação das PME mais fácil do que no passado.</p>
<p>Haverá impactos significativos nos orçamentos e administrações nacionais?</p>
<p>Graças ao alinhamento das estratégias, não se prevê qualquer impacto nos orçamentos nem nas administrações nacionais. A participação ativa dos Estados-Membros na parceria pode reforçar o seu compromisso com as tecnologias resultantes, aumentando a sua adoção e implantação sincronizada em toda a UE.</p>
<p>Haverá outros impactos significativos?</p>
<p>A parceria proposta será fundamental para fornecer os dados científicos e tecnológicos pertinentes no setor da aviação, a fim de ajudar os decisores políticos e as entidades reguladoras a adotarem as melhores medidas de regulamentação para fazer face aos desafios das alterações climáticas e da digitalização.</p>
<p>Proporcionalidade?</p>
<p>Na OP1, os parceiros têm flexibilidade para aderir ou abandonar a parceria. A agenda de I&I também pode ser facilmente adaptada à medida que a tecnologia ou outros requisitos evoluam.</p> <p>A OP2 exige um compromisso (financeiro) mais forte, o que se justifica pela maior eficácia e capacidade de acelerar a tão necessária transformação digital da gestão de tráfego aéreo.</p>
<p>D. Acompanhamento</p>
<p>Quando será reexaminada a política?</p>
<p>A Comissão procederá à revisão do regime de execução três anos após a criação da parceria.</p>