



Bruxelles, 23 februarie 2021
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
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

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	23 februarie 2021
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	SWD(2021) 38 final - Part 6/9
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI care însoțește documentul Propunere de Regulament al Consiliului de instituire a întreprinderilor comune din cadrul programului Orizont Europa Parteneriatul european pentru managementul integrat al traficului aerian

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2021) 38 final - Part 6/9.

Anexă: SWD(2021) 38 final - Part 6/9



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

Propunere de Regulament al Consiliului de instituire a întreprinderilor comune din cadrul programului Orizont Europa

Parteneriatul european pentru managementul integrat al traficului aerian

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

Evaluarea impactului privind parteneriatul european pentru managementul integrat al traficului aerian

A. Necesitatea de acțiune

Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?

În pofida unor progrese semnificative realizate în ultimii zece ani în ceea ce privește modernizarea infrastructurii de management al traficului aerian (ATM), până la 10 % din emisiile de CO₂ generate de zboruri sunt cauzate de o infrastructură de ATM fragmentată, care nu beneficiază pe deplin de digitalizare și de automatizare; aceste emisii ar putea fi evitate. În plus, criza provocată de pandemia de COVID-19 a avut un impact semnificativ asupra transportului aerian și a scos la lumină punctele slabe ale actualelor sisteme de ATM. Infrastructura de ATM nu a mai fost supusă niciodată până acum unor presiuni atât de mari pentru a deveni mai eficientă din punctul de vedere al costurilor, mai rezilientă și mai adaptabilă la fluctuațiile traficului și pentru a integra noi tipuri de vehicule aeriene.

De asemenea, ciclul de inovare în domeniul ATM ar trebui scurtat, pentru a permite actorilor industriali din acest sector să rămână competitivi și să sprijine o gamă largă de aplicații în domeniul transporturilor (de exemplu, pasageri, mărfuri, drone și mobilitatea aeriană în spațiul urban), în domeniul apărării și al securității (cooperarea civilo-militară în managementul spațiului aerian).

Soluționarea acestor probleme multiple într-un context complex și care evoluează rapid necesită un efort colectiv substanțial pentru a stimula cooperarea și investițiile în inovații, care nu pot fi abordate prin acțiunea individuală a unei singure părți interesate sau a unui singur stat membru. Sectorul aviației este internațional prin natura sa și necesită acțiune comună și coordonată.

Ce obiective ar trebui realizate?

Se urmărește un obiectiv triplu:

- 1) aducerea ATM-ului european în era digitală, pentru a-l face mai rezilient și mai adaptabil la fluctuațiile traficului;
- 2) consolidarea competitivității transportului aerian cu sau fără pilot la bord în UE, pentru a sprijini creșterea și redresarea economică în contextul post-COVID;
- 3) instituirea „cerului unic european” drept cel mai eficient și mai ecologic spațiu aerian din lume.

Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE?

Pentru a asigura accelerarea și o mai bună orientare a eforturilor în vederea atingerii obiectivelor menționate anterior, este nevoie de intervenția UE (finanțare și coordonare)¹. În practică, aceasta înseamnă reunirea tuturor părților interesate relevante din sector, de la producători la furnizorii de servicii de navigație aeriană, companii aeriene, aeroporturi, institute de cercetare și sectorul militar pentru a dezvolta tehnologii transformatoare și interoperabile, care să răspundă provocărilor descrise mai sus. În cazul în care problemele nu vor fi abordate printr-o intervenție coordonată puternică a UE, probabil că vor apărea o serie de programe naționale elaborate pe o bază *ad-hoc*, în special în contextul post-COVID, care vor soluționa probleme locale, dar vor fragmenta și mai mult rețeaua europeană de ATM.

B. Soluții

Care sunt diversele opțiuni pentru atingerea obiectivelor? Există o opțiune preferată sau nu? Dacă nu, de ce?

Opțiunile de politică (OP) diferă în funcție de gradul de flexibilitate și de adăugare/direcționalitate:

OP0: cereri de propuneri în cadrul programului Orizont Europa – agenda strategică de cercetare este elaborată și confirmată de către Comisie, cu participarea industriei de profil;

¹ În conformitate cu recomandările recente ale CCE, SR 18/2018, SR 11/2019.

OP1: un parteneriat european programat în comun – agenda de cercetare și inovare (C&I) este aprobată în comun și coordonată cu parteneriatul, fiind utilizată apoi de Comisie pentru punerea în aplicare a programului de lucru;

OP2: un parteneriat european instituționalizat în temeiul articolului 187 din TFUE – membrii parteneriatului vor avea un nivel ridicat de influență în elaborarea agendei strategice de cercetare, a programelor de lucru anuale și a temelor pentru cererile de propuneri, printr-un proces transparent și accesibil, adoptat de consiliul de conducere al parteneriatului, în care sunt reprezentați atât UE, cât și partenerii.

OP1 oferă un cost ceva mai redus și o flexibilitate puțin mai mare decât **OP2**, grație unei componente organice și evolutive și posibilității de a adapta agenda de C&I.

OP2 este opțiunea preferată, întrucât stabilește platforma cea mai eficientă, care poate accelera producerea celor mai mari beneficii (a se vedea mai jos). În comparație cu **OP1**, această opțiune prezintă, de asemenea, un nivel mai mare de direcționalitate și un angajament mai ferm al părților interesate, inclusiv al organizațiilor interguvernamentale precum Eurocontrol, Agenția UE pentru Siguranța Aviației (AESA) și Agenția Spațială Europeană (ESA).

OP2 este, marginal, opțiunea cea mai costisitoare, însă, datorită faptului că peste 60 % dintre costuri sunt acoperite de partenerii din sectorul privat și că are cea mai mare capacitate de a produce efectele preconizate, este opțiunea cea mai rentabilă pentru bugetul Uniunii.

Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni?

În general, există un nivel ridicat de înțelegere între părțile interesate cu privire la probleme, la obiective și la opțiunea preferată pentru viitor. Peste 70 % dintre răspunsurile la consultarea publică au fost în favoarea reinstaurării parteneriatului instituțional în temeiul articolului 187 din TFUE, indicând faptul că sectorul are nevoie de o intervenție puternică din partea UE pentru a gestiona un program european unic de C&I care să implice în mod constant părțile interesate din întregul lanț valoric în vederea găsirii unor soluții interoperabile care, odată implementate, vor îmbunătăți performanța și siguranța sistemelor de ATM în UE.

Alte opinii principale:

- parteneriatul ar trebui să creeze legături mai bune între C&I și industrializare;
- parteneriatul ar trebui să sprijine preluarea pe piață și implementarea;
- procedurile administrative ar trebui simplificate;
- ar trebui să existe o cooperare mai strânsă cu AESA și cu autoritățile naționale, sinergii mai bune cu parteneriatele și inițiativele naționale în materie de C&I, precum și legături mai strânse cu mediul academic.

C. Impactul opțiunii preferate

Care sunt avantajele opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?

Impacturi științifice: consolidarea capacităților și cunoștințelor științifice în domeniul ATM la nivelul UE; extinderea competențelor următoarei generații de profesioniști din domeniul aviației;

Impacturi economice/tehnologice: sporirea scalabilității și a siguranței sistemelor de ATM; noi oportunități de creștere pentru piața dronelor; consolidarea poziției de lider mondial al industriei aerospațiale și aviatice europene;

Impacturi sociale: reducerea zgomotului și a emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul aviației cu o marjă egală cu emisiile de CO₂ produse de o zonă metropolitană mare din UE (de exemplu, Madrid); îmbunătățirea experienței pasagerilor (reducerea timpului de călătorie, a întârzierilor și a costurilor,

precum și îmbunătățirea conectivității).
Care sunt costurile opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?
Principalele costuri suplimentare, în comparație cu OP0, sunt costurile de pregătire și de funcționare a biroului administrativ al parteneriatului. Cu toate acestea, dacă se ia în considerare efectul de levier financiar (ratele de cofinanțare) și bugetul total disponibil pentru fiecare opțiune de politică, în ipoteza unei contribuții similare din partea UE, costurile opțiunii de politică preferate le depășesc pe cele ale opțiunii celei mai eficiente cu doar 1-2 puncte procentuale. În plus, experiența a demonstrat că alți parteneri, inclusiv cei instituționali, sunt dispuși să acopere peste 60 % din costurile administrative ale întreprinderii comune.
Care sunt efectele asupra IMM-urilor și asupra competitivității?
IMM-urile vor putea juca un rol important în cadrul parteneriatului, întrucât sunt bine reprezentate în sectorul tehnologiilor digitale și în activitățile din domeniul datelor și al dronelor. În comparație cu situația din trecut, structura deschisă a parteneriatului și cererile deschise de propuneri vor facilita participarea IMM-urilor.
Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și a administrațiilor naționale?
Datorită alinierii strategiilor, nu va exista niciun impact asupra bugetelor și administrațiilor naționale. Implicarea activă a statelor membre în cadrul parteneriatului ar consolida angajamentul lor cu privire la tehnologiile rezultate și ar spori adoptarea și implementarea sincronizată a acestora în întreaga UE.
Vor exista și alte efecte semnificative?
Parteneriatul propus va fi esențial pentru furnizarea de dovezi științifice și tehnologice relevante în domeniul aviației, pentru a ajuta factorii de decizie și de reglementare să adopte cele mai bune măsuri normative cu scopul de a aborda provocările în materie de schimbări climatice și de digitalizare.
Proportionalitate?
În cadrul OP1, partenerii au flexibilitatea de a adera la parteneriat sau de a se retrage din acesta. Agenda de C&I poate, de asemenea, să fie adaptată cu ușurință, în funcție de evoluția cerințelor tehnologice sau de altă natură. OP2 necesită un angajament (financiar) mai ferm, care să fie justificat de creșterea eficacității și a capacității de a accelera transformarea atât de necesară a ATM.
D. Acțiuni ulterioare
Când va fi revizuită politica?
Comisia va revizui modul de implementare după 3 ani de la crearea parteneriatului.