



Rada
Európskej únie

V Bruseli 23. februára 2021
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
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**

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	23. februára 2021
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	SWD(2021) 38 final - Part 6/9
Predmet:	PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU Sprievodný dokument k návrhu nariadenia Rady, ktorým sa zriaďujú spoločné podniky v rámci programu Horizont Európa Európske partnerstvo pre integrovaný manažment letovej prevádzky

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2021) 38 final - Part 6/9.

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

V Bruseli 23. 2. 2021
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE SPRÁVY O POSÚDENÍ VPLYVU

Sprievodný dokument

**k návrhu nariadenia Rady, ktorým sa zriaďujú spoločné podniky v rámci programu
Horizont Európa**

Európske partnerstvo pre integrovaný manažment letovej prevádzky

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

Posúdenie vplyvu Európskeho partnerstva pre integrovaný manažment letovej prevádzky

A. Potreba konať

V čom spočíva problém a prečo ide o problém na úrovni EÚ?

Napriek výraznému pokroku, ktorý sa v uplynulom desaťročí dosiahol pri modernizácii infraštruktúry manažmentu letovej prevádzky (ATM), až 10 % emisií CO₂ vznikajúcich počas letov je spôsobených rozptýlenou infraštruktúrou ATM, ktorá nevyužíva v plnom rozsahu výhody digitalizácie a automatizácie. Týmto emisiám by sa dalo predísť. Okrem toho, kríza spôsobená pandemiou COVID-19 mala výrazný vplyv na leteckú dopravu a odhalila slabosti súčasných systémov ATM. Nikdy predtým nebol taký tlak na infraštruktúru ATM, aby sa stala nákladovo efektívnejšou, odolnejšou a prispôsobivejšou voči fluktuáciám v doprave a aby sa zavádzali nové typy leteckých dopravných prostriedkov.

Inovačný cyklus v ATM by sa mal skrátiť, aby priemyselné subjekty v odvetví mohli zostať konkurencieschopné a aby sa podporila široká škála použití v doprave [napríklad doprava osôb, nákladu, bezpilotné vzdušné prostriedky (drony), mestská letecká mobilita], obrane a bezpečnostnej ochrane (spolupráca civilných a vojenských subjektov pri riadení vzdušného priestoru).

Riešenie týchto početných problémov v rýchlo sa vyvíjajúcich a zložitých súvislostiach si vyžaduje výrazné kolektívne úsilie pri podpore spolupráce a investícií do inovácií, čo jednotlivé zainteresované strany ani členské štáty nedokážu riešiť samostatne. Letectvo je zo svojej podstaty medzinárodné a vyžaduje si spoločný, koordinovaný postup.

Čo by sa malo dosiahnuť?

Cieľ je trojaký:

1. priviesť európsky ATM do digitálneho veku, aby bol odolnejší a prispôsobivejší voči fluktuáciám v doprave;
2. posilniť konkurencieschopnosť pilotovanej aj bezpilotnej leteckej dopravy v EÚ, podporiť hospodársky rast a obnovu v podmienkach po pandémii COVID-19;
3. vytvoriť „jednotné európske nebo“ ako najefektívnejší vzdušný priestor na svete a najviac šetrný k životnému prostrediu.

Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ?

Potrebné je zapojenie EÚ (financovanie a koordinácia), aby sa zabezpečilo, že úsilie o dosiahnutie uvedených cieľov sa zrýchli a bude lepšie zacielené¹. V praxi to znamená spojenie všetkých relevantných zainteresovaných strán v odvetví, od výrobcov po poskytovateľov leteckej navigačnej služby, letecké spoločnosti, letiská, výskumné ústavy a armádu, s cieľom vyvíjať transformačné a interoperabilné technológie, ktoré budú reakciou na uvedené výzvy. Ak sa problémy nebudú riešiť silným, koordinovaným zapojením EÚ, je pravdepodobné, že budú vznikať vnútroštátne programy *ad hoc*, najmä vo svete po pandémii COVID-19, ktoré budú riešiť miestne problémy, ale zároveň zvýšia rozdrobenosť európskej siete ATM.-

B. Riešenia

Aké sú rôzne možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Existuje uprednostňovaná možnosť? Ak nie, prečo?

Možnosti politiky (PO) sa líšia podľa stupňa flexibility a prínosnosti/smerovosti:

PO0: výzvy v rámci programu Horizont Európa – strategický výskumný program stanovený a potvrdený Komisiou so vstupnými údajmi z priemyslu;

PO1: spoločne programované európske partnerstvo – výskumný a inovačný program je dohodnutý

¹ V súlade s nedávnymi odporúčaniami Európskeho dvora audítorov, SR 18/2018, SR 11/2019.

a koordinovaný partnerstvom a Komisia ho uplatňuje v pracovnom programe;

PO2: inštitucionalizované európske partnerstvo podľa článku 187 ZFEÚ – členovia partnerstva budú mať vysokú mieru vplyvu pri vypracúvaní strategického výskumného programu, ročných pracovných programov a tém výziev, a to prostredníctvom transparentného a dostupného postupu prijatého správnu radou partnerstva, v ktorej budú mať zastúpenie EÚ aj partneri.

PO1 ponúka trochu nižšie náklady a väčšiu flexibilitu než **PO2**, vďaka základnej, vyvíjajúcej sa štruktúre členstva a rozsahu úprav výskumného a inovačného programu.

PO2 je uprednostňovanou možnosťou, keďže vytvára najefektívnejšiu platformu, schopnú urýchliť vznik najväčších prínosov (pozri v ďalšej časti). V porovnaní s možnosťou **PO1** má aj väčšiu smerovosť a silnejšie záväzky zainteresovaných strán vrátane medzivládnych organizácií, ako je Európska organizácia pre bezpečnosť leteckej prevádzky (Eurocontrol), Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA) a Európska vesmírna agentúra (ESA).

PO2 je síce najdrahšia možnosť, ale viac ako 60 % nákladov hradia súkromní partneri a je najspôsobilejšia zabezpečiť očakávaný vplyv, čo prináša najlepšiu hodnotu pre rozpočet Únie.

Aké sú názory jednotlivých zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť?

Celkovo medzi zainteresovanými stranami panuje vysoká miera zhody, pokiaľ ide o problémy, ciele a uprednostňovanú možnosť do budúcnosti. Viac ako 70 % odpovedí v rámci verejnej konzultácie obsahovalo podporu obnovenia inštitucionalizovaného partnerstva podľa článku 187 ZFEÚ s poukázaním na skutočnosť, že odvetvie potrebuje silné zapojenie EÚ do riadenia jednotného európskeho výskumného a inovačného programu, do ktorého sa priebežne zapájajú zainteresované strany z celého hodnotového reťazca a poskytujú interoperabilné riešenia, ktoré po realizácii zlepšia výkonnosť a bezpečnosť systémov ATM v EÚ.

Ďalšie hlavné názory:

- partnerstvo by malo mať lepšie prepojenia medzi oblasťou výskumu a inovácie a industrializáciou,
- partnerstvo by malo podporovať prijatie na trhu a zavádzanie do praxe,
- administratívne postupy by sa mali zjednodušiť,
- malo by byť užšie prepojenie s agentúrou EASA a vnútroštátnymi orgánmi, lepšia synergia s partnerstvami v oblasti výskumu a inovácie a s vnútroštátnymi iniciatívami, ako aj lepšie prepojenia s akademickou obcou.

C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti

Aké sú výhody uprednostňovanej možnosti (prípadne hlavných možností, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?

Vedecký vplyv: posilnenie vedeckých kapacít a znalostí v ATM v rámci EÚ; rozšírenie zručností budúcej generácie odborníkov v letectve.

Hospodársky/technologický vplyv: zvýšená prispôsobivosť a bezpečnosť systémov ATM; nové príležitosti na rast trhu s bezpilotnými vzdušnými prostriedkami (dronmi); posilnenie celosvetovej vedúcej úlohy európskeho kozmického a leteckého priemyslu.

Sociálny vplyv: znížené emisie hluku a plynov z letectva o hodnotu rovnú emisiám CO₂ vo veľkej metropolitnej oblasti EÚ (napríklad Madrid); zlepšené podmienky pre cestujúcich (skrátená doba cestovania, menšie meškanie, nižšie náklady a lepšia prepojenosť).

Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (prípadne na hlavné možnosti, ak sa žiadna konkrétna možnosť neuprednostňuje)?

<p>Hlavné dodatočné náklady v porovnaní s možnosťou PO0 sú náklady na prípravu a prevádzku obslužného pracoviska partnerstva. Pri zohľadnení finančného pákového efektu (miery spolufinancovania) a celkového rozpočtu dostupného pre každú možnosť politiky, za predpokladu podobného príspevku Únie, náklady uprednostňovanej možnosti politiky prekračujú náklady najefektívnejšej možnosti iba o 1 až 2 percentuálne body. Skúsenosti navyše ukázali, že ďalší partneri vrátane inštitucionálnych sú ochotní pokryť viac ako 60 % administratívnych nákladov spoločného podniku.</p>
<p>Aký je vplyv na MSP a konkurencieschopnosť?</p>
<p>MSP pravdepodobne zohrajú v partnerstve dôležitú úlohu, keďže sú dobre zastúpené v oblasti digitálnych technológií a dát, ako aj činností týkajúcich sa bezpilotných vzdušných prostriedkov (dronov). Vďaka otvorenej štruktúre partnerstva a otvoreným výzvam bude zapojenie MSP jednoduchšie, než bolo v minulosti.</p>
<p>Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?</p>
<p>Vďaka zosúladieniu stratégií sa neočakáva žiadny vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu. Aktívne zapojenie členských štátov do partnerstva by posilnilo ich záväzok vo vzťahu k výsledným technológiám a rozšírilo využívanie týchto technológií a ich synchronizované zavádzanie do praxe v celej EÚ.</p>
<p>Očakávajú sa iné významné vplyvy?</p>
<p>Navrhované partnerstvo bude nápomocné pri poskytovaní relevantných vedeckých a technologických údajov v letectve, čo pomôže tvorcom politiky a regulátorom prijímať najlepšie regulačné opatrenia na riešenie problémov v oblasti zmeny klímy a digitalizácie.</p>
<p>Proporcionalita?</p>
<p>V rámci možnosti PO1 môžu partneri pružne rozhodnúť o vstupe do partnerstva alebo vystúpení z neho. Aj výskumný a inovačný program sa môže jednoducho upraviť podľa vývoja technológie alebo ďalších požiadaviek.</p> <p>Možnosť PO2 si vyžaduje silnejšie (finančné) záväzky, čo je odôvodnené zvýšenou účinnosťou a schopnosťou zrýchliť veľmi potrebnú digitálnu transformáciu ATM.</p>
<p>D. Nadväzná opatrenia</p>
<p>Kedy sa táto politika preskúma?</p>
<p>Komisia preskúma spôsob vykonávania 3 roky po vytvorení partnerstva.</p>