

Bruselj, 23. februar 2021
(OR. en)

**Medinstitucionalna zadeva:
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

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	23. februar 2021
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM- MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	SWD(2021) 38 final - Part 6/9
Zadeva:	DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA Spremni dokument k predlogu uredbe Sveta o ustanovitvi skupnih podjetij v okviru programa Obzorje Evropa Evropsko partnerstvo za integrirano upravljanje zračnega prometa

Delegacije prejmejo priloženi dokument SWD(2021) 38 final - Part 6/9.

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



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA

Spremni dokument

**k predlogu uredbe Sveta o ustanovitvi skupnih podjetij v okviru programa Obzorje
Evropa**

Evropsko partnerstvo za integrirano upravljanje zračnega prometa

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

Ocena učinka evropskega partnerstva za integrirano upravljanje zračnega prometa

A. Potreba po ukrepanju

V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?

Kljub precejšnjemu napredku, ki je bil v zadnjem desetletju dosežen na področju posodobitve infrastrukture za upravljanje zračnega prometa, je do 10 % emisij CO₂ zaradi poletov posledica razdrobljene infrastrukture upravljanja zračnega prometa, ki ne izkorišča v celoti digitalizacije in avtomatizacije. Tem emisijam bi se bilo mogoče izogniti. Poleg tega je imela kriza zaradi COVID-19 velik učinek na zračni prevoz in je razkrila slabosti trenutnih sistemov upravljanja zračnega prometa. Pritisk na infrastrukturo upravljanja zračnega prometa glede stroškovne učinkovitosti, odpornosti proti nihanjem v prometu in prilagodljivosti nanje ter na nove vrste zrakoplovov še nikoli ni bil tako velik.

Poleg tega bi bilo treba skrajšati cikel inovacij na področju upravljanja zračnega prometa, da se industrijskim akterjem iz tega sektorja omogoči vzdrževanje konkurenčnosti ter da se podprejo številne vrste uporabe na področju prevoza (npr. potniki, tovor, brezpilotni zrakoplovi in urbana zračna mobilnost), obrambe in varnosti (civilno-vojaško sodelovanje in upravljanje zračnega prostora).

Obravnava teh številnih težav v hitro razvijajočem se in kompleksnem okolju zahteva veliko skupnega truda za spodbujanje sodelovanja in naložb v inovacije, ki jih sam ne bi zmožel noben deležnik ali država članica. Letalstvo je po svoji naravi mednarodno in zahteva skupno, usklajeno ukrepanje.

Kaj bi bilo treba doseči?

Cilj je sestavljen iz treh delov:

- (1) upravljanje zračnega prometa v Evropi uvesti v digitalno dobo, da se zagotovi boljša odpornost proti nihanjem v prometu in prilagodljivost nanje;
- (2) okrepiti konkurenčnost zračnega prevoza v EU s posadko ali brez nje, da se podpre gospodarska rast in okrevanje po koncu pandemije COVID-19;
- (3) vzpostaviti enotno evropsko nebo kot najučinkovitejši in okolju prijazen zračni prostor na svetu.

Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU?

Ukrepanje EU (financiranje in usklajevanje) je potrebno, da se zagotovi pospešitev in osredotočanje prizadevanj v smeri doseganja zgoraj navedenih ciljev¹. V praksi to pomeni združevanje vseh zadevnih deležnikov v sektorju, od proizvajalcev do izvajalcev navigacijske službe zračnega prometa, letalskih družb, letališč, raziskovalnih inštitutov in vojske, da se razvijejo preobrazbene in interoperabilne tehnologije kot odziv na zgoraj navedene izzive. Če težave ne bodo odpravljene z zanesljivim in usklajenim ukrepanjem EU, je precej verjeten pojav *ad hoc* nacionalnih programov, zlasti po koncu pandemije COVID-19, ki bodo reševali lokalne težave, vendar se bo s tem še povečala razdrobljenost evropske mreže za upravljanje zračnega prometa.

B. Rešitve

Katere so različne možnosti za doseg ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj ne?

Možnosti politike se razlikujejo glede na raven prilagodljivosti in dodatnosti/usmerjenosti:

možnost politike 0: razpisi v okviru programa Obzorje Evropa – strateški raziskovalni program oblikuje in potrdi Komisija, industrija pa zagotovi svoj prispevek;

možnost politike 1: skupaj načrtovano evropsko partnerstvo – načrt za raziskave in inovacije se dogovori in uskladi s partnerstvom, Komisija pa ga uporabi pri izvajanju programa dela;

možnost politike 2: institucionalizirano evropsko partnerstvo na podlagi člena 187 PDEU – člani

¹ V skladu z nedavnimi priporočili Evropskega računskega sodišča: posebno poročilo 18/2018, posebno poročilo 11/2019.

partnerstva bodo imeli velik vpliv na razvoj strateškega raziskovalnega programa, letnih programov dela in tem razpisov na podlagi preglednega in dostopnega postopka, kot ga bo sprejel upravni odbor partnerstva, v katerem so zastopani EU in partnerji.

Možnost politike 1 v primerjavi z **možnostjo politike 2** omogoča, da bodo stroški nekoliko nižji in da bo več prilagodljivosti, in sicer zaradi organske, razvijajoče se strukture članstva ter možnosti prilagajanja načrta za raziskave in inovacije.

Možnost politike 2 je prednostna možnost, saj pomeni najučinkovitejšo platformo, ki omogoča hitrejšo doseganje največjih koristi (glej v nadaljevanju). V primerjavi z **možnostjo politike 1** tudi bolj upošteva načelo usmerjenosti in zahteva trdnejše zaveze deležnikov, vključno z medvladnimi organizacijami, kot so Eurocontrol, Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA) in Evropska vesoljska agencija (ESA).

Možnost politike 2 je za malenkost najdražja možnost, vendar če se upošteva, da bodo več kot 60 % stroškov krili zasebni partnerji in da zagotavlja največ možnosti za doseg pričakovanih učinkov, je ta možnost najugodnejša za proračun Unije.

Kakšna so stališča različnih deležnikov? Kdo podpira katero možnost?

Na splošno se deležniki močno strinjajo glede težav, ciljev in prednostne možnosti. Več kot 70 % odgovorov na javnem posvetovanju je izrazilo podporo ponovni vzpostavitvi institucionalnega partnerstva na podlagi člena 187 PDEU, pri tem pa so izpostavili, da naveden sektor potrebuje močno ukrepanje EU pri usmerjanju enotnega evropskega programa raziskav in inovacij s ciljem stalnega vključevanja deležnikov v celotni vrednostni verigi in zagotavljanja interoperabilnih rešitev, ki bodo po uvedbi v uporabo izboljšale uspešnost in varnost sistemov upravljanja zračnega prometa v EU.

Druga poglobljena stališča:

- partnerstvo bi moralo bolje povezovati raziskave in inovacije z industrializacijo;
- partnerstvo bi moralo podpirati uvedbo in uporabo na trgu;
- upravne postopke bi bilo treba poenostaviti;
- potrebni so tesnejše sodelovanje z agencijo EASA in nacionalnimi organi, boljše sinergije s partnerstvi za raziskave in inovacije ter nacionalnimi pobudami in boljše povezovanje z akademskimi krogi.

C. Učinki prednostne možnosti

Katere so koristi prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?

Znanstveni učinki: okrepiti znanstvene zmogljivosti in znanje EU na področju upravljanja zračnega prometa; razširiti pristojnosti naslednje generacije strokovnjakov za letalstvo.

Gospodarski/tehnološki učinki: večja prilagodljivost in varnost sistemov upravljanja zračnega prometa; nove priložnosti za rast trga brezpilotnih zrakoplovov; močnejši vodilni položaj evropske vesoljske in letalske industrije v svetu.

Družbeni učinki: manj letalskega hrupa in emisij plinov za toliko, kolikor znašajo emisije CO₂ večjega metropolitanskega območja v EU (npr. Madrida); boljša potniška izkušnja (krajši čas potovanja, krajše zamude in manj stroškov ter boljša povezljivost).

Kakšni so stroški prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?

Glavni dodatni stroški v primerjavi z **možnostjo politike 0** so stroški vzpostavitve in delovanja zaledne pisarne partnerstva. Vendar ob upoštevanju finančnega vzvoda (stopnja sofinanciranja) in skupnega proračuna, ki je na voljo za posamezno možnost politike, ob predpostavki podobnega prispevka Unije, stroški prednostne možnosti presegajo stroške najučinkovitejše možnosti le za 1–2 odstotni točki. Poleg

<p>tega iz izkušenj izhaja, da so drugi partnerji, vključno z institucionalnimi, pripravljeni prispevati več kot 60 % upravnih stroškov skupnega podjetja.</p>
<p>Kakšni so učinki na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost?</p>
<p>Mala in srednja podjetja bodo verjetno imela pomembno vlogo v partnerstvu, saj so na področju digitalnih tehnologij, podatkov in brezpilotnih zrakoplovov dobro aktivna. V primerjavi s preteklo ureditvijo bodo odprta struktura partnerstva in odprti razpisi malim in srednjim podjetjem olajšali sodelovanje.</p>
<p>Ali bodo učinki na nacionalne proračune in uprave veliki?</p>
<p>Zaradi usklajevanja strategij se ne pričakujejo učinki na nacionalne proračune in uprave. Dejavno sodelovanje držav članic v partnerstvu bi okrepilo njihove zaveze do nastalih tehnologij, povečalo uporabo takih tehnologij in uskladilo uvajanje v uporabo v vsej EU.</p>
<p>Ali bo imela pobuda druge pomembne učinke?</p>
<p>Predlagano partnerstvo bo imelo ključno vlogo pri zagotavljanju zadevnih znanstvenih in tehnoloških dokazov na področju letalstva, ki bo v pomoč oblikovalcem politik in regulatorjem pri sprejemanju najboljših regulativnih ukrepov za obravnavo izzivov podnebnih sprememb in digitalizacije.</p>
<p>Sorazmernost?</p>
<p>V okviru možnosti politike 1 imajo partnerji možnost pridružiti se partnerstvu ali ga zapustiti. Načrt za raziskave in inovacije je prav tako mogoče preprosto prilagoditi ob napredku tehnologije ali drugih zahtev. Možnost politike 2 zahteva večjo (finančno) zavezo, ki jo upravičujeta večja učinkovitost in zmožnost pospešitve zelo potrebne digitalne preobrazbe upravljanja zračnega prometa.</p>
<p>D. Spremljanje</p>
<p>Kdaj se bo politika pregledala?</p>
<p>Komisija bo način izvajanja pregledala tri leta po oblikovanju partnerstva.</p>