



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 23 februari 2021
(OR. en)

Interinstitutionellt ärende:
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

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	23 april 2021
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	SWD(2021) 38 final - Part 6/9
Ärende:	ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN Följedokument till Förslag till rådets förordning om inrättande av gemensamma företag inom ramen för Horisont Europa Europeiskt partnerskap för integrerad flygledningstjänst

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2021) 38 final - Part 6/9.

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



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN

Följedokument till

**Förslag till rådets förordning om inrättande av gemensamma företag inom ramen för
Horisont Europa**

Europeiskt partnerskap för integrerad flygledningstjänst

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

Konsekvensbedömning av det europeiska partnerskapet för integrerad flygledningstjänst
A. Behov av åtgärder
Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?
Trots de betydande framsteg som gjorts under det senaste årtiondet när det gäller att modernisera flygledningstjänstens infrastruktur beror upp till 10 % av koldioxidutsläppen från flyget på en fragmenterad infrastruktur för flygledningstjänster som inte fullt ut utnyttjar digitaliseringen och automatiseringen. Dessa utsläpp skulle kunna undvikas. Covid-19-krisen har dessutom haft en betydande inverkan på luftfarten och avslöjat svagheter i de nuvarande systemen för flygledningstjänster. Aldrig tidigare har det funnits ett sådant tryck på infrastrukturen för flygledningstjänster att bli mer kostnadseffektiv, resilient och anpassningsbar till variationer i trafiken och för att ta emot nya typer av flygplan. Innovationscykeln inom flygledningstjänsten bör också förkortas för att göra det möjligt för industrins aktörer inom sektorn att förbli konkurrenskraftiga och stödja ett brett spektrum av tillämpningar inom transport (t.ex. passagerare, gods, drönare och rörlighet i luften i städer), försvar och säkerhet (civil-militär samverkan inom lufrumsplanering). För att ta itu med dessa många problem i ett snabbt föränderligt och komplext sammanhang krävs en betydande kollektiv insats för att främja samarbete och investeringar i innovationer som inte kan hanteras av en enskild aktör eller medlemsstat som agerar på egen hand. Luftfarten är till sin natur internationell och kräver gemensamma och samordnade åtgärder.
Vad vill man uppnå?
Målet är trefaldigt enligt följande: 1) Föra in den europeiska flygledningstjänsten i den digitala tidsåldern för att göra den mer motståndskraftig och anpassningsbar till variationer i trafiken. 2) Stärka konkurrenskraften för bemannade och obemannade lufttransporter i EU för att stödja ekonomisk tillväxt och återhämtning i en covid-kontext. 3) Etablera det gemensamma europeiska lufrummet som det mest effektiva och miljövänliga lufrummet i världen.
Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå?
EU:s insatser (finansiering och samordning) behövs för att se till att insatserna för att uppnå ovanstående mål påskyndas och blir mer målinriktade¹. I praktiken innebär detta att man sammanför alla berörda parter inom sektorn, från tillverkare till leverantörer av flygtrafiktjänster, flygbolag, flygplatser, forskningsinstitut och militären, för att utveckla banbrytande och driftskompatibel teknik som svarar mot ovan nämnda utmaningar. Om problemen inte åtgärdas genom kraftfulla samordnade insatser från EU:s sida är det troligt att nationella program som löser lokala problem men ökar fragmenteringen av det europeiska nätverket för flygledningstjänster kommer att utvecklas på ad hoc-basis, särskilt i en värld efter covid.
B. Lösningar
Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det något rekommenderat alternativ? Om inte, varför?
Alternativen skiljer sig åt beroende på graden av flexibilitet och additionalitet/direktanpassning. ALTERNATIV 0 Ansökningsomgångar inom Horisont Europa – en strategisk forskningsagenda fastställs

¹ I linje med revisionsrättens senaste rekommendationer, särskild rapport nr 18/2018, särskild rapport nr 11/2019.

och bekräftas av kommissionen med bidrag från industrin.

ALTERNATIV 1 Samprogrammerat europeiskt partnerskap – dagordningen för forskning och innovation har överenskommit och samordnats med partnerskapet och används av kommissionen för genomförandet i arbetsprogrammet.

ALTERNATIV 2 Institutionaliserat europeiskt partnerskap enligt artikel 187 i EUF-fördraget – medlemmarna i partnerskapet kommer att ha ett stort inflytande när det gäller att utveckla den strategiska forskningsagendan, de årliga arbetsprogrammen och ansökningsomgångarna, genom en öppen och tillgänglig process som antas av partnerskapets styrelse, där både EU och parterna är representerade.

Alternativ 1 erbjuder något lägre kostnader och större flexibilitet än **alternativ 2** tack vare en organisk och föränderlig medlemsstruktur och utrymmet för att anpassa forsknings- och innovationsagendan.

Alternativ 2 är det alternativ som föredras eftersom det inrättar den mest effektiva plattformen som kan påskynda förverkligandet av de största fördelarna (se nedan). Jämfört med **alternativ 1** har det också en större direktanpassning och ett starkare engagemang från berörda parter, däribland mellanstatliga organisationer som Eurocontrol, Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) och Europeiska rymdorganisationen (ESA).

Alternativ 2 är marginellt det dyraste alternativet men med över 60 % av kostnaderna täckta av privata partner och den största förmågan att uppnå de förväntade effekterna ger det bästa värdet för unionens budget.

Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?

På det hela taget råder stor enighet mellan berörda parter om problemen, målen och det alternativ som föredras för framtiden. Över 70 % av svaren i det offentliga samrådet stödde återupprättandet av det institutionella partnerskapet enligt artikel 187 i EUF-fördraget och påpekade att sektorn behöver kraftfulla EU-insatser för att styra ett gemensamt europeiskt forsknings- och innovationsprogram som kontinuerligt involverar berörda parter längs hela värdekedjan för att leverera driftskompatibla lösningar som, när de väl har införts, förbättrar prestandan och säkerheten för flygledningstjänstsystemen i EU.

Andra viktiga synpunkter är följande:

- Partnerskapet bör ha bättre kopplingar mellan forskning och innovation samt industrialisering.
- Den bör stödja marknads lansering och marknadsintroduktion.
- De administrativa förfarandena bör förenklas.
- Det bör finnas ett närmare samarbete med Easa och nationella myndigheter, bättre synergier med partnerskap inom forskning och innovation och nationella initiativ samt bättre förbindelser med den akademiska världen.

C. Konsekvenser av det rekommenderade alternativet

Vilka är fördelarna med det rekommenderade alternativet (om ett sådant finns, annars för huvudalternativen)?

Vetenskapliga effekter är följande: Stärka EU:s vetenskapliga kapacitet och kunskap inom flygledningstjänsten. Utöka kompetensen hos nästa generation yrkesverksamma inom luftfartssektorn.

Ekonomiska/tekniska konsekvenser är följande: Ökad skalbarhet och säkerhet för flygledningstjänstsystemet. Nya möjligheter för marknaden för drönare att växa. Stärka den europeiska flyg- och luftfartsindustrins globala ledarroll.

Sociala effekter är följande: Minskat flygbuller och minskade gasutsläpp med en marginal som motsvarar koldioxidutsläppen i ett storstadsområde inom EU (t.ex. Madrid). Förbättrad upplevelse för

passagerare (kortare restid, minskning av förseningar och kostnader samt bättre förbindelser).
Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om ett sådant finns, annars för huvudalternativen)?
De största merkostnaderna jämfört med alternativ 0 är förberedelse- och driftskostnader för partnerskapets back office. Om man emellertid tar hänsyn till den finansiella hävstångseffekten (medfinansieringsgraden) och den totala tillgängliga budgeten för varje alternativ, och antar ett liknande unionsbidrag, överstiger kostnaden för det alternativ som föredras kostnaden för det mest effektiva alternativet med endast 1–2 procentenheter. Dessutom har erfarenheten visat att andra partner, även institutionella partner, är villiga att täcka över 60 % av det gemensamma företags administrativa kostnader.
Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?
Små och medelstora företag kommer sannolikt att spela en viktig roll i partnerskapet eftersom de är väl representerade inom digital teknik samt data- och drönarverksamhet. En öppen partnerskapsstruktur och öppna ansökningsomgångar kommer att göra det lättare för små och medelstora företag att delta än tidigare.
Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?
Tack vare anpassningen av strategierna förväntas inga konsekvenser för de nationella budgetarna och förvaltningarna. Medlemsstaternas aktiva deltagande i partnerskapet skulle stärka deras engagemang för den teknik som blir följden och öka deras spridning och synkronisering i hela EU.
Blir det några andra betydande konsekvenser?
Det föreslagna partnerskapet kommer att vara avgörande för att tillhandahålla relevanta vetenskapliga och tekniska bevis inom luftfarten för att hjälpa beslutsfattare och tillsynsmyndigheter att anta de bästa regleringsåtgärderna för att hantera de utmaningar som klimatförändringarna och digitaliseringen innebär.
Proportionalitet?
I alternativ 1 har parterna flexibilitet att ansluta sig till eller lämna partnerskapet. Forsknings- och innovationsagendan kan också lätt anpassas allteftersom tekniken eller andra krav utvecklas. Alternativ 2 kräver ett starkare (finansiellt) åtagande som motiveras av den ökade effektiviteten och förmågan att påskynda den välbehövliga digitala omvandlingen av flygledningstjänsten.
D. Uppföljning
När kommer åtgärderna att ses över?
Kommissionen kommer att se över genomförandesättet tre år efter inrättandet av partnerskapet.