



Brüssel, den 23. Februar 2021
(OR. en)

**Interinstitutionelles Dossier:
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

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	23. Februar 2021
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2021) 38 final - Part 6/9
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG) Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Gründung von gemeinsamen Unternehmen im Rahmen von „Horizont Europa“ Europäische Partnerschaft für ein integriertes Flugverkehrsmanagement

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2021) 38 final - Part 6/9.

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

Brüssel, den 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 6/9

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN
BERICHT ÜBER DIE FOLGENABSCHÄTZUNG (ZUSAMMENFASSUNG)

Begleitunterlage zum

**Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Gründung von gemeinsamen
Unternehmen im Rahmen von „Horizont Europa“**

Europäische Partnerschaft für ein integriertes Flugverkehrsmanagement

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

Folgenabschätzung zur europäischen Partnerschaft für ein integriertes Flugverkehrsmanagement

A. Handlungsbedarf

Worin besteht das Problem und warum muss ihm auf EU-Ebene begegnet werden?

Trotz der erheblichen Fortschritte, die in den letzten zehn Jahren bei der Modernisierung der Infrastruktur für das Flugverkehrsmanagement (ATM) erzielt wurden, sind bis zu 10 % der durch Flüge verursachten CO₂-Emissionen auf eine fragmentierte ATM-Infrastruktur zurückzuführen, bei der Digitalisierung und Automatisierung nicht in vollem Umfang genutzt werden; diese Emissionen könnten vermieden werden. Darüber hinaus hat die COVID-19-Krise erhebliche Auswirkungen auf den Luftverkehr und offenbart die Schwächen der derzeitigen ATM-Systeme. Der Druck auf die ATM-Infrastruktur, kosteneffizienter, widerstandsfähiger und skalierbarer gegenüber Schwankungen im Verkehrsaufkommen zu werden und neue Arten von Luftfahrzeugen aufzunehmen, war noch nie so hoch wie heute.

Der Innovationszyklus im Flugverkehrsmanagement sollte ebenfalls verkürzt werden, damit die Akteure der Industrie wettbewerbsfähig bleiben und ein breites Spektrum von Anwendungen im Verkehr (z. B. Fluggäste, Fracht, Drohnen und Mobilität in der Luft in der Stadt), Verteidigung und Sicherheit (zivilmilitärische Zusammenarbeit im Luftraummanagement) unterstützen können.

Die Bewältigung dieser vielfältigen Probleme in einem sich rasch wandelnden und komplexen Umfeld erfordert erhebliche gemeinsame Anstrengungen zur Förderung der Zusammenarbeit und der Investitionen in Innovationen, die von keinem einzelnen Interessenträger oder Mitgliedstaat allein angegangen werden können. Der Luftverkehr ist naturgemäß international und erfordert ein gemeinsames und koordiniertes Vorgehen.

Was soll erreicht werden?

Es werden drei Ziele verfolgt:

- 1) Das europäische Flugverkehrsmanagement soll in das digitale Zeitalter geführt werden, sodass es widerstandsfähiger und skalierbarer gegenüber Schwankungen im Verkehrsaufkommen wird
- 2) Die Wettbewerbsfähigkeit des bemannten und unbemannten Luftverkehrs in der EU soll gestärkt werden, um das Wirtschaftswachstum und die Erholung nach der COVID-19-Krise zu unterstützen
- 3) Der einheitliche europäische Luftraum soll zum effizientesten und umweltfreundlichsten Luftraum der Welt werden

Worin besteht der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene?

Ein Tätigwerden der EU (Finanzierung und Koordinierung) ist erforderlich, damit sichergestellt ist, dass die Anstrengungen zur Erreichung der oben genannten Ziele beschleunigt und besser ausgerichtet werden.¹ In der Praxis bedeutet dies, dass alle einschlägigen Interessenträger – von Herstellern bis hin zu Flugsicherungsorganisationen, Luftfahrtunternehmen, Flughäfen, Forschungsinstituten und Militär – zusammengebracht werden müssen, um transformative und interoperable Technologien zu entwickeln, mit denen den oben genannten Herausforderungen begegnet werden kann. Wenn die Probleme nicht durch ein starkes, koordiniertes Eingreifen der Union angegangen werden, dürften nationale Programme auf Ad-hoc-Basis entstehen, insbesondere in einer Welt nach der COVID-19-Krise. Hierdurch würden zwar lokale Probleme gelöst, aber die Fragmentierung des europäischen ATM-Netzes würde verstärkt.

B. Lösungen

Welche Optionen bestehen zum Erreichen der Ziele? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Falls nicht, warum nicht?

Die Politikoptionen (PO) unterscheiden sich je nach Maß an Flexibilität und Zusätzlichkeit/Ausrichtung:

¹ Im Einklang mit jüngsten Empfehlungen des Europäischen Rechnungshofes, Sonderbericht Nr. 18/2018, Sonderbericht Nr. 11/2019.

PO 0: Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen im Rahmen von „Horizont Europa“ – strategische Forschungsagenda, die von der Kommission mit Beiträgen der Industrie festgelegt und bestätigt wird;

PO 1: Ko-programmierte europäische Partnerschaft – die Agenda für Forschung und Innovation wird mit der Partnerschaft vereinbart und koordiniert und von der Kommission für die Umsetzung im Arbeitsprogramm verwendet;

PO 2: Institutionelle europäische Partnerschaft gemäß Artikel 187 AEUV – die Mitglieder der Partnerschaft werden durch ein transparentes und zugängliches Verfahren, das vom Verwaltungsrat der Partnerschaft angenommen wird und in dem sowohl die EU als auch die Partner vertreten sind, großen Einfluss auf die Entwicklung der strategischen Forschungsagenda, die Jahresarbeitsprogramme und die Themen der Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen ausüben.

PO 1 bringt dank einer organischen, sich wandelnden Mitgliederstruktur und der Möglichkeit, die Agenda für Forschung und Innovation anzupassen, etwas geringere Kosten und mehr Flexibilität als **Politikoption 2** mit sich.

Politikoption 2 ist die bevorzugte Option, da sie die effizienteste Plattform schafft, die den größten Nutzen schneller hervorbringt (siehe unten). Verglichen mit **Politikoption 1** geht sie ebenfalls mit einer stärkeren Ausrichtung und einem stärkeren Engagement der Interessenträger einher, einschließlich zwischenstaatlicher Organisationen wie Eurocontrol, der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) und der Europäischen Weltraumorganisation (ESA).

Politikoption 2 ist zwar die teuerste Option, aber da über 60 % der Kosten von Partnern aus dem Privatsektor getragen werden und die größte Wahrscheinlichkeit besteht, dass die erwarteten Auswirkungen eintreten, bietet sie das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis für den Unionshaushalt.

Welchen Standpunkt vertreten die verschiedenen Interessenträger? Wer unterstützt welche Option?

Mit Blick auf die Probleme, Ziele und die bevorzugte Option für die Zukunft herrscht insgesamt ein hohes Maß an Übereinstimmung zwischen den Interessenträgern. In mehr als 70 % der Antworten in der öffentlichen Konsultation wurde die Wiederherstellung der institutionellen Partnerschaft gemäß Artikel 187 AEUV empfohlen und darauf hingewiesen, dass der Sektor ein starkes Eingreifen der EU benötigt, um ein einziges europäisches Programm für Forschung und Innovation zu steuern. Im Rahmen dieses Programms sollten die Interessenträger entlang der gesamten Wertschöpfungskette kontinuierlich einbezogen werden, um interoperable Lösungen zu liefern, die nach ihrer Einführung die Leistungsfähigkeit und Sicherheit der ATM-Systeme in der EU verbessern.

Weitere wichtige Standpunkte:

- Im Rahmen der Partnerschaft sollten Forschung und Innovation besser mit der Industrialisierung verknüpft sein
- Die Partnerschaft sollte die Marktakzeptanz und -einführung unterstützen
- Die Verwaltungsverfahren sollten vereinfacht werden
- Es sollte eine engere Zusammenarbeit mit der EASA und nationalen Behörden, bessere Synergien mit Partnerschaften zu Forschung und Innovation und nationalen Initiativen sowie bessere Verbindungen zu Hochschulen geben

C. Auswirkungen der bevorzugten Option

Worin bestehen die Vorteile der bevorzugten Option bzw. der wichtigsten Optionen?

Wissenschaftliche Auswirkungen: Stärkung der wissenschaftlichen Kapazitäten und Kenntnisse der EU im Bereich des Flugverkehrsmanagements; Erweiterung der Kompetenzen der nächsten Generation von

Luftfahrtpersonal;
Wirtschaftliche/technologische Auswirkungen: Erhöhte Skalierbarkeit und Sicherheit von ATM-Systemen; neue Wachstumsmöglichkeiten für Drohnenmärkte; Stärkung der weltweiten Führungsrolle der europäischen Luft- und Raumfahrtindustrie;
Gesellschaftliche Auswirkungen: Verringerung der verkehrsbedingten Lärm- und Gasemissionen um einen Wert, der den CO ₂ -Emissionen eines großen Ballungsgebiets der EU (z. B. Madrid) entspricht; Verbesserte Erfahrungen der Fluggäste (kürzere Reisezeit, weniger Verspätungen und geringere Kosten sowie bessere Anbindung).
Welche Kosten sind mit der bevorzugten Option (bzw. den wichtigsten Optionen) verbunden?
Die wichtigsten Mehrkosten im Vergleich zur Politikoption 0 betreffen die Kosten für die Vorbereitung und den Betrieb des Backoffice der Partnerschaft. Werden jedoch die finanzielle Hebelwirkung (Kofinanzierungsätze) und die für jede Politikoption verfügbaren Gesamtmittel berücksichtigt, wobei ein ähnlicher Beitrag der Union angenommen wird, so übersteigen die Kosten der bevorzugten Option die Kosten der effizientesten Option nur um 1–2 Prozentpunkte. Darüber hinaus hat die Erfahrung gezeigt, dass andere Partner, einschließlich institutioneller Partner, bereit sind, mehr als 60 % der Verwaltungskosten des gemeinsamen Unternehmens zu übernehmen.
Worin bestehen die Auswirkungen auf KMU und die Wettbewerbsfähigkeit?
KMU werden voraussichtlich eine wichtige Rolle in der Partnerschaft spielen, da sie in den Bereichen digitale Technologien, Daten und Drohnenaktivitäten gut vertreten sind. Eine offene Partnerschaftsstruktur und offene Aufforderungen zur Einreichung von Vorschlägen wird die Teilnahme von KMU einfacher machen als bislang.
Hat die Initiative nennenswerte Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Behörden?
Aufgrund der Abstimmung der Strategien sind keine Auswirkungen auf die nationalen Haushalte und Verwaltungen zu erwarten. Die aktive Beteiligung der Mitgliedstaaten an der Partnerschaft würde ihr Engagement für die sich daraus ergebenden Technologien stärken und ihre Übernahme und ihre synchronisierte Einführung in der gesamten Union verbessern.
Wird es andere nennenswerte Auswirkungen geben?
Die vorgeschlagene Partnerschaft wird entscheidend dazu beitragen, die einschlägigen wissenschaftlichen und technologischen Erkenntnisse in der Luftfahrt zu liefern, um politischen Entscheidungsträgern und Regulierungsbehörden dabei zu helfen, die besten Regulierungsmaßnahmen zur Bewältigung der Herausforderungen des Klimawandels und der Digitalisierung zu ergreifen.
Verhältnismäßigkeit
Im Rahmen der Politikoption 1 haben die Partner die Möglichkeit, sich der Partnerschaft anzuschließen oder aus ihr auszuschneiden. Die Agenda für Forschung und Innovation kann auch leicht angepasst werden, je nachdem, wie sich die Technologie oder andere Anforderungen entwickeln. Die Politikoption 2 erfordert ein stärkeres (finanzielles) Engagement, was durch die erhöhte Wirksamkeit und Möglichkeit gerechtfertigt ist, den dringend benötigten digitalen Wandel des Flugverkehrsmanagements zu beschleunigen.
D. Folgemaßnahmen
Wann wird die Maßnahme überprüft?
Die Kommission wird die Art der Umsetzung drei Jahre nach Einrichtung der Partnerschaft überprüfen.