



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 24. veebruar 2021
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0048(NLE)

6446/21
ADD 28

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

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	23. veebruar 2021
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	SWD(2021) 38 final - Part 7/9
Teema:	KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE Lisatud dokumendile: Ettepanek: Nõukogu määrus, millega luuakse ühisettevõtted programmi „Euroopa Horisont“ raames Keskkonnahoidliku lennunduse Euroopa partnerlus

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument SWD(2021) 38 final - Part 7/9.

Lisatud: SWD(2021) 38 final - Part 7/9

Brüssel, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek: Nõukogu määrus, millega luuakse ühissettevõtteid programmi „Euroopa Horisont“ raames

Keskkonnahoidliku lennunduse Euroopa partnerlus

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

Kommenteeritud kokkuvõte (kuni 2 lk)
Mõjuhinnang, mis käsitleb Euroopa partnerlust keskkonnahoidliku lennunduse valdkonnas
A. Vajadus meetmete järele
Mis on probleem ja miks on tegemist ELi tasandi probleemiga?
Lennunduse ökoloogiline jalajälg suureneb, kuna lennutranspordi kasv on kiirem kui praegu kasutusele võetavate täiendavate tehnoloogiliste ja toimumisalaste täiustuste tempo. Lisaks on ebaselge, kuidas kliimaneutraalne lennundus saavutatakse, kuna teistes sektorites välja töötatud lahendusi ei ole lihtne lennunduses juurutada. 2019. aastal oli lennunduse osakaal 823 miljardit eurot ehk 4,1 % ELi SKPst ning sektoris oli 12,2 miljonit töökohta. Selleks et EL säilitaks juhtpositsiooni Euroopa tööstuses ja tehnoloogilise suveräänsuse ülemaailmsel tasandil ning täita samal ajal lennunduses rohelist kokkulepet, tuleb ELil oluliselt kiirendada ELi lennunduse teadus- ja innovatsioonilahenduste kasutuselevõttu. Kliimaneutraalsete tehnoloogiate väljatöötamiseks roheline kokkuleppe ajakava raames tuleb koondada kogu Euroopa lennunduse väärtusahela praegu killustatud teadus- ja innovatsioonisuutlikkus.
Mida tahetakse saavutada?
Peamine eesmärk on – vastavalt Euroopa rohelsele kokkuleppele – aidata kaasa kliimaneutraalsuse saavutamisele 2050. aastaks, mille vaheetapp on 2030. aasta paiku, kiirendades kliimaneutraalsete lennundustehnoloogiate arendamist. Koos uute, CO ₂ -neutraalsete või täielikult CO ₂ -vabade säästvate lennukikutuste, näiteks sünteetiliste vedelkütuste, metaani ja/või vesiniku ulatusliku kasutuselevõtu ja kasutamisega võib 2050. aastal käitav lennukipark saavutada CO ₂ -tõhususe 90 % paranemise võrreldes praeguse lennukipargiga. Teine üldine eesmärk oleks tagada, et lennundusega seotud teadus- ja innovatsioonitegevus aitaks kaasa ELi lennundustööstuse ülemaailmsele konkurentsivõimele, kindlustades keskkonnahoidlikuma lennunduse jätkuva ohutuse, turvalisuse ja tõhususe reisijate ja kaupade lennutranspordiks. Kolmas eesmärk oleks edendada Euroopa teadus- ja innovatsioonisuutlikkust, et teadus- ja innovatsiooniprotsessi kiirendada ja optimeerida. Lisaks tööstuslikule juhtpositsioonile keskendutakse lennundusalases teadustegevuses ka haridusele, ELi teadussuutlikkuse tugevdamisele ja integreerimisele ning teadus- ja innovatsioonimahukamate VKEde loomisele.
Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus (subsidiarsus)?
ELi sekkumise põhjuseks on ülesande tohutu keerukus ja vajadus jagada sellega seotud riske, arvestades innovaatiliste tehnoloogiliste lahenduste väljatöötamise ja tutvustamise suuri kulusid. Ei üks lennundusettevõtte ega ühe riigi kõik ettevõtted kokku suudaks projekteerida uut tsiviilõhusõidukit ja saavutada lennunduse kliimaneutraalsust. Lisaks peaksid kõik teadusuuringute vajadused olema kooskõlas turumeetmete ja -stiimulitega ning need eeldavad tugevat ja nüüdisaegset reguleerimis- ja standardimisraamistikku, mida saab kavandada ainult ELi tasandil ja rahvusvahelises koostöös. Samal ajal võimaldavad ELi meetmed tulemuslikku koostööd kogu Euroopas, luues koostööme teiste sektorite ja riikidega, kus puudub suur lennundustööstus.
B. Lahendused
Millised on poliitikavariandid eesmärkide saavutamiseks? Kas on olemas eelistatud variant? Kui ei, siis miks?
Eelistatud variant on toetada koostööpõhiseid ja alusuuringuid programmi „Euroopa horisont“ tavapärase projektikonkursside kaudu, lisaks Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 187 kohasele avaliku ja erasektori institutsioonilisele partnerlusele, mille eesmärk on kiirendada kliimaneutraalse lennundustehnoloogia väljatöötamist, et see võimalikult kiiresti kasutusele võtta. Erinevalt muudest üksnes tavapäraistel projektikonkurssidel põhinevatest variantidest või avaliku ja erasektori lepingulisest

partnerlusest pakub avaliku ja erasektori institutsiooniline partnerlus võetud kohustuste täitmise vajalikkustaset, põhjalikkust ja kestust.
Millised on eri sidusrühmade seisukohad? Kes toetab millist varianti?
Mõju hindamist käsitleva avaliku konsultatsiooni kestel leidis 80 % vastanutest, et Euroopa institutsioonilisel partnerlusel oleks märkimisväärne (positiivne) mõju ja see oleks „väga asjakohane“ tööstuse juhtpositsiooni tugevdamiseks keskkonnahoidliku lennunduse tehnoloogiate valdkonnas ja uute tehnoloogialahenduste kasutuselevõtuks. Tavapäraseid projektikonkurse ei peeta tehnoloogia kasutuselevõtu tagamiseks sobivaks. Sidusrühmad kinnitasid oma pühendumust ühisdeklaratsioonis (2019 Le Bourget Paris Airshow) ning koostasid partnerluse jaoks teadusuuringute ja innovatsiooni strateegilise kava. Teadusuuringute ja innovatsiooni strateegilise kava teemal peetud avalik konsultatsioon kinnitas sidusrühmade ja üldsuse suurt huvi. Sidusrühmad rõhutasid, et keskkonnahoidlik lennundus peaks hoolimata raskest COVID-19 kriisist keskenduma kliimanetraalsusele.
C. Eelistatud poliitikavariandi mõju
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel juhul peamiste poliitikavariantide) eelised?
Keskkonnahoidliku lennunduse algatuse rakendamine institutsioonilise partnerluse kaudu tagaks kõige paremini, et era- ja avalik sektor jäävad täielikult seotuks kliimanetraalsete lahenduste väljatöötamiseks ja kasutuselevõtuks vajalike teadusuuringutega kooskõlas rohelise kokkuleppe nõuetega. See on kooskõlas tööstussektori rahaliste ja mitterahaliste ressursside võimendamise ja muuta ELi-poolse rahastamise mõju võimalikult suureks.
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel juhul peamiste poliitikavariantide) kulud?
Olemasolev ühissetevõtte Clean Sky 2 saab ELilt 1,755 miljardit eurot ja erasektori liikmetelt vähemalt 2,19 miljardit eurot. Lennunduse teadusuuringute ja innovatsiooni koostööprogrammi maht programmi „Horisont 2020“ ja seitsmenda raamprogrammi raames oli vastavalt 0,5 miljardit eurot ja 0,8 miljardit eurot. Suurendamist (suurusjärgus 25 % teadusuuringute ja innovatsiooni kummaski sambas) õigustavad kliimanetraalsuse ambitsioonikad eesmärgid aastaks 2050 ja lennundusalaste teadusuuringute uus ühtne tsükkel aastani 2050, unustamata seejuures, et COVID-19 kriis mõjutab lennundust tugevalt.
Milline on mõju VKEdele ja konkurentsile?
Sarnaselt teiste programmide projektikonkurssidega on umbes 20 % partneritest VKEd. Programmis Clean Sky 2 oli veidi üle 40 % senise kümne projektikonkursi raames valitud partneritest (60 % kogu programmist) VKEd, mis vastab umbes veerandile nende projektikonkursside vahenditest. Juhtpositsioon kliimanetraalses lennunduses oleks kasulik ELi lennunduse konkurentsivõimele.
Kas on ette näha märkimisväärset mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?
Riikide eelarvetele erilist mõju oodata ei ole.
Kas on oodata muud olulist mõju?
Kavandatav partnerlus loomulikult koostoime kavandatava Euroopa partnerlusega integreeritud lennuliikluse korraldamiseks, aga ka muude asjakohaste avaliku ja erasektori partnerlustega. Nii vesinikualgatuse kui ka akudega seotud algatusel võib olla kliimanetraalse lennunduse võimaldajana tohutu mõju, kui nende tulemused vastavad lennundussektori vajadustele.
Proportsionaalsus?
Eelistatud variant on probleemi ulatusega proportsionaalne, arvestades lennunduse ning selle valdkonna teadusuuringute ja innovatsiooni rahvusvahelist olemust, keerukust ja kulusid.

D. Järeldused

Millal poliitika läbi vaadatakse?

Praegu uuritakse teadusuuringute ja innovatsiooni kasutuselevõtuks vahehindamise, kaheaastase teadusuuringute ja innovatsiooni strateegilise kava läbivaatamise ning sõltumatu mõjuhindaja kasutamist. Parema strateegilise juhendamise ja projektide järelduste eesmärgil tugevdatakse keskkonnahoidliku lennunduse juhatuse rolli võrreldes programmi „Horisont 2020“ ühisettevõttega Clean Sky 2.