



Vijeće
Europske unije

Bruxelles, 24. veljače 2021.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmet:
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

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	23. veljače 2021.
Za:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	SWD(2021) 38 final - Part 7/9
Predmet:	RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE SAŽETAK IZVJEŠĆA O PROCJENI UČINKA priložen dokumentu Prijedlog uredbe Vijeća o osnivanju zajedničkih poduzeća u okviru Obzora Europa Europsko partnerstvo za čisto zrakoplovstvo

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument SWD(2021) 38 final - Part 7/9.

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

Bruxelles, 23.2.2021.
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE
SAŽETAK IZVJEŠĆA O PROCJENI UČINKA

priložen dokumentu

Prijedlog uredbe Vijeća o osnivanju zajedničkih poduzeća u okviru Obzora Europa

Europsko partnerstvo za čisto zrakoplovstvo

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

Sažetak (najviše dvije stranice)
Procjena učinka europskog partnerstva za čisto zrakoplovstvo
A. Potreba za djelovanjem
O čemu je riječ? Zašto je to problem na razini EU-a?
Ekološki otisak zrakoplovstva sve je veći jer zračni promet raste brže od tehnoloških i operativnih poboljšanja koja se postupno uvode. Osim toga, nije jasno kako će se postići klimatska neutralnost zrakoplovstva jer se rješenja razvijena u drugim sektorima ne mogu lako prenijeti u zrakoplovstvo. U EU-u je zrakoplovstvo 2019. predstavljalo 823 milijarde EUR odnosno 4,1 % BDP-a i u njemu je bilo 12,2 milijuna radnih mjesta. Kako bi se očuvao vodeći položaj EU-a u tom sektoru i njegov tehnološki suverenitet na globalnoj razini, a istodobno postigli ciljevi zelenog plana, postoji snažna potreba za ubrzanjem uvođenja rješenja nastalih istraživanjem i inovacijama u zrakoplovstvu u EU-u. Iskorištavanje kapaciteta za istraživanje i razvoj cijelog europskog zrakoplovnog vrijednosnog lanca, koji je trenutačno rascjepkan, nužno je za razvoj klimatski neutralnih tehnologija u vremenskom okviru zelenog plana.
Što bi se trebalo postići?
Primarni cilj je da se, kao odgovor na europski zeleni plan, doprinese klimatskoj neutralnosti do 2050. i postizanju prijelaznog cilja negdje oko 2030. bržim razvojem klimatski neutralnih zrakoplovnih tehnologija. Zajedno s opsežnim uvođenjem i primjenom novih, održivih zrakoplovnih goriva koja su potpuno dekarbonizirana ili imaju nultu neto stopu emisija kao što su sintetička <i>power-to-liquid</i> (PtL) goriva, metan i/ili vodik, za operativnu flotu moglo bi se do 2050. postići poboljšanje učinkovitosti emisija ugljika od barem 90 % u odnosu na učinkovitost sadašnje flote. Drugi opći cilj bio bi osigurati da aktivnosti istraživanja i inovacija povezane s aeronautikom aktivno doprinose globalnoj konkurentnosti zrakoplovne industrije EU-a osiguravanjem da čisto zrakoplovstvo ostane sigurno i djelotvorno za zračni prijevoz putnika i robe. Treći bi cilj bio da se dodatno ojačaju europski istraživački i inovacijski kapaciteti radi ubrzanja i optimizacije procesa istraživanja i inovacija. Osim na vodeći položaj u tom sektoru, istraživanja u području zrakoplovstva usredotočit će se i na obrazovanje, jačanje i integraciju znanstvenih kapaciteta EU-a i stvaranje MSP-ova s većim intenzitetom istraživanja i inovacija.
Koja je dodana vrijednost djelovanja na razini EU-a (supsidijarnost)?
Razlozi za intervenciju EU-a proizlaze iz iznimne složenosti tog pothvata i s njome povezane potrebe za podjelom rizika, uzimajući u obzir visoke troškove razvoja i demonstracije inovativnih tehnoloških rješenja. Ni jedno zrakoplovno poduzeće kao ni sva poduzeća iz jedne zemlje zajedno ne bi mogla razviti novi civilni zrakoplov ni postići klimatsku neutralnost u tom sektoru. Uz to, sve bi istraživačke potrebe trebale biti usklađene s tržišnim mjerama i poticajima, a potreban je i čvrst i moderan regulatorni i normizacijski okvir, koji se može osmisliti samo na razini EU-a i na temelju međunarodne suradnje. Osim toga, djelovanje EU-a omogućuje djelotvornu suradnju na europskoj razini i stvara sinergije s drugim sektorima i sa zemljama koje nemaju veliku zrakoplovnu industriju.
B. Rješenja
Koje su opcije za postizanje ciljeva? Postoji li najpoželjnija opcija? Ako ne, zašto?
Najpoželjnija je opcija poduprijeti suradnička i temeljna istraživanja tradicionalnim pozivima u okviru Obzora Europa uz institucionalizirano javno-privatno partnerstvo na temelju članka 187. UFEU-a posvećeno ubrzanju razvoja klimatski neutralnih zrakoplovnih tehnologija kako bi se mogle primijeniti u što kraćem roku. Institucionalizirano javno-privatno partnerstvo, za razliku od opcije samo tradicionalnih poziva ili ugovornih javno-privatnih partnerstava, nudi potrebnu razinu, opseg i vremenski raspon

angažmana.
Koja su stajališta različitih dionika? Tko podržava koju opciju?
Prema mišljenju 80 % ispitanika javnog savjetovanja o studiji procjene učinka, europsko institucionalizirano partnerstvo imalo bi znatan (pozitivni) učinak i bilo bi „vrlo relevantno” za jačanje vodećeg položaja u sektoru tehnologija čistog zrakoplovstva i primjene novih tehnologija. Tradicionalni pozivi ne smatraju se prikladnima za osiguravanje prihvaćanja tehnologije. Dionici su potvrdili svoj angažman u zajedničkoj izjavi koju su dali 2019. na aeronautičkom sajmu u zračnoj luci Le Bourget u Parizu i razvili stratešku agendu za istraživanje i inovacije za partnerstvo. Za javno savjetovanje o toj agendi postojao je velik interes dionika i javnosti. Dionici su naglasili da bi čisto zrakoplovstvo trebalo ostati usmjereno na klimatsku neutralnost unatoč tome što ga je kriza izazvana pandemijom bolesti COVID-19 jako pogodila.
C. Učinci najpoželjnije opcije
Koje su prednosti najpoželjnije opcije (ako postoji, inače prednosti glavnih opcija)?
Provedbom inicijative za čisto zrakoplovstvo putem institucionaliziranog partnerstva najbolje bi se osiguralo da privatni i javni sektor ostanu aktivno uključeni u istraživanja potrebna za razvoj i primjenu klimatski neutralnih rješenja u skladu sa zahtjevima iz zelenog plana. Ona je primjerena za iskorištavanje financijskih sredstava i sredstava u naravi tog sektora, čime bi se u najvećoj mogućoj mjeri iskoristio učinak sredstava EU-a.
Koji su troškovi najpoželjnije opcije (ako postoji, inače troškovi glavnih opcija)?
Postojeće zajedničko poduzeće „Clean Sky 2” prima financijska sredstva EU-a u iznosu od 1,755 milijardi EUR i najmanje 2,19 milijardi EUR od privatnih članova. Suradnički istraživački i inovacijski program za zrakoplovstvo u Obzoru 2020. i Sedmom okvirnom programu iznosio je 0,5 odnosno 0,8 milijardi EUR. Ambiciozni ciljevi postizanja klimatske neutralnosti do 2050. i novi koherentni ciklus istraživanja u području zrakoplovstva do 2050., uz činjenicu da je kriza izazvana bolešću COVID-19 jako pogodila taj sektor, opravdavaju povećanje tih iznosa od 25 % za svaki od dvaju stupova istraživanja i inovacija.
Koji su učinci na MSP-ove i konkurentnost?
Slično kao i u pozivima u okviru drugih programa, MSP-ovi čine oko 20 % partnera. U programu „Clean Sky 2” malo više od 40 % partnera odabranih u 10 dosadašnjih poziva na podnošenje prijedloga (60 % cjelokupnog programa) bili su MSP-ovi, što odgovara oko četvrtini sredstava u tim pozivima. Zauzimanje vodećeg položaja u klimatski neutralnom zrakoplovstvu bilo bi korisno za konkurentnost zrakoplovstva EU-a.
Hoće li to bitno utjecati na državne proračune i uprave?
Ne očekuje se poseban utjecaj na nacionalne proračune.
Hoće li biti drugih bitnih učinaka?
Predloženim partnerstvom stvorile bi se prirodne sinergije s predloženim europskim partnerstvom za integrirano upravljanje zračnim prometom, ali i s drugim relevantnim javno-privatnim partnerstvima. Osim toga, inicijativa za vodik i inicijativa za baterije mogle bi imati velik utjecaj na pospješivanje klimatski neutralnog zrakoplovstva ako bi njihovi rezultati odgovarali potrebama zrakoplovnog sektora.
Proporcionalnost
Najpoželjnija opcija proporcionalna je opsegu problema s obzirom na transnacionalnu prirodu, složenost i troškove zrakoplovstva i istraživanja i razvoja u tom području.
D. Daljnje mjere

Kad će se predložene mjere preispitati?

Za preispitivanje prihvaćenosti rezultata istraživanja i inovacija razmatraju se primjena međuevaluacija, dvogodišnja revizija strateške agende za istraživanje i inovacije i neovisni ocjenjivač utjecaja politike. Uloga Upravnog odbora za čisto zrakoplovstvo ojačat će se u odnosu na poduzeće „Clean Sky 2” u okviru programa Obzor 2020. radi boljeg strateškog usmjerenja i praćenja projekata.