



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2021. február 24.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
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

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2021. február 23.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	SWD(2021) 38 final - Part 7/9
Tárgy:	BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA amely a következő dokumentumot kíséri Javaslat a Tanács rendelete a közös vállalkozásoknak a Horizont Európa keretében történő létrehozásáról Európai partnerség a tiszta légi közlekedésért

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a SWD(2021) 38 final számú dokumentum 7/9. részét.

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

Brüsszel, 2021.2.23.
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM
A HATÁSVIZSGÁLATI JELENTÉS VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA

amely a következő dokumentumot kíséri

Javaslat
a Tanács rendelete a közös vállalkozásoknak a Horizont Európa keretében történő létrehozásáról

Európai partnerség a tiszta légi közlekedésért

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

Vezetői összefoglaló (legfeljebb 2 oldal)
A tiszta légi közlekedéssel foglalkozó európai partnerség hatásvizsgálata
A. A fellépés szükségessége
Mi a probléma lényege, és miért jelent problémát uniós szinten?
A légi közlekedés ökológiai lábnyoma egyre nő, mivel a légi közlekedés növekedése meghaladja a bevezetett technológiai és üzemeltetési fejlesztéseket. Emellett nem egyértelmű a klímasemleges légi közlekedés felé vezető út, mivel a más ágazatokban kidolgozott megoldások nem vezethetők be könnyen a légi közlekedésben. 2019-ben az EU-ban a légi közlekedés 823 milliárd EUR nagyságú bevételt termelt – ami az uniós GDP 4,1 %-ának felel meg –, és 12,2 millió munkahelyet biztosított. Az EU európai ipari vezető szerepének és technológiai szuverenitásának globális szinten történő fenntartása, és ezzel egyidejűleg a légi közlekedés terén a zöld megállapodás megvalósítása érdekében nagy szükség van az uniós K+I légi közlekedési megoldások alkalmazásának felgyorsítására. A teljes európai légi közlekedési értéklánc jelenleg széttörédezett K+I kapacitásának mozgósítására van szükség ahhoz, hogy a zöld megállapodás időtávján belül klímasemleges technológiákat lehessen kifejleszteni.
Mit kellene elérni?
Az európai zöld megállapodásra válaszul az elsődleges cél az, hogy a klímasemleges légi közlekedési technológiák fejlesztésének felgyorsítása hozzájáruljon a klímasemlegesség 2050-ig történő megvalósításához egy 2030 körüli köztes lépéssel. Az új, nettó nulla vagy teljesen szén-dioxid-mentes, fenntartható légijármű-üzemanyagok – például a villamos energia felhasználásával előállított folyékony szintetikus üzemanyagok, a metán és/vagy a hidrogén – széles körű bevezetésével és használatával együtt a működő flotta a mai flottához képest 2050-ben 90+ %-kal javíthatja a szén-dioxid-hatékonyságot. A második általános célkitűzés annak biztosítása lenne, hogy a repüléstechnikával kapcsolatos K+I tevékenység hozzájáruljon az uniós légi közlekedési ágazat globális versenyképességéhez annak biztosításával, hogy a tisztább légi közlekedés biztonságos, védett és hatékony maradjon az utasok és áruk légi szállítása szempontjából. A harmadik célkitűzés az európai K+I kapacitás továbbfejlesztése lenne a K+I folyamat felgyorsítása és optimalizálása érdekében. Az ipari vezető szerepen túl a légi közlekedéssel kapcsolatos kutatás mellett az oktatásra, az EU tudományos kapacitásának megerősítésére és integrálására, valamint több, a K+I terén aktív kkv létrehozására fog összpontosítani.
Milyen többletértéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?
Az uniós beavatkozás oka a törekvés rendkívüli összetettsége és a kockázatmegosztás ehhez kapcsolódó szükségessége, figyelembe véve az innovatív technológiai megoldások kifejlesztésének és demonstrációjának magas költségeit. Sem egyetlen repüléstechnikai vállalat, sem egyetlen ország összes vállalata együttesen nem tervezhet új polgári légi járműveket, és nem valósíthatja meg a légi közlekedés klímasemlegességét. Ezen túlmenően valamennyi kutatási igénynek összhangban kell lennie a piaci intézkedésekkel és ösztönzőkkel, valamint stabil és korszerű szabályozási és szabványosítási keretet igényel, amelyet csak uniós szinten és nemzetközi együttműködéssel lehet kialakítani. Ugyanakkor az uniós fellépés lehetővé teszi a hatékony európai szintű együttműködést, sinergiákat teremtve más ágazatokkal, valamint a nagy légi közlekedési ágazattal nem rendelkező országokkal.
B. Megoldások
Milyen alternatívák kínálóznak a célkitűzések elérésére? Van-e előnyben részesített alternatíva? Amennyiben nincs, miért nincs?
Az előnyben részesített alternatíva az együttműködésen alapuló alapkutatás támogatása a Horizont Európa

<p>hagyományos pályázati felhívásai révén az EUMSZ 187. cikkének megfelelő intézményesített köz-magán társulás (PPP) mellett, amelynek célja a klímasemleges légi közlekedési technológiák fejlesztésének felgyorsítása a lehető legkorábbi bevezetés érdekében. Az intézményesített PPP – a csak hagyományos pályázati felhívásokból vagy a szerződéses PPP-kből álló egyéb alternatívákkal szemben – biztosítja a kötelezettségvállalás szükséges szintjét, mélységét és hosszát.</p>
<p>Mi az egyes érdekelt felek álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja?</p>
<p>A hatásvizsgálati tanulmányról folytatott nyilvános konzultáció válaszadóinak 80 %-a szerint az európai intézményesített partnerség jelentős (pozitív) hatást gyakorolna a tiszta légi közlekedési technológiák terén játszott ipari vezető szerep növelésére és az új technológiák elterjedésére, és „nagyon releváns” lenne ezek szempontjából. A hagyományos pályázati felhívások nem minősülnek alkalmasnak arra, hogy biztosítsák a technológia elterjedését. Az érdekelt felek közös nyilatkozatban erősítették meg elkötelezettségüket (Le Bourget Paris Airshow, 2019), és stratégiai kutatási és innovációs tervet dolgoztak ki a partnerség számára. A stratégiai kutatási és innovációs tervről folytatott nyilvános konzultáció kiemelte az érdekelt felek és a nyilvánosság nagy fokú érdeklődését. Az érdekelt felek hangsúlyozták, hogy a tiszta légi közlekedésnek a súlyos Covid19-válság ellenére továbbra is a klímasemlegességre kell összpontosítania.</p>
<p>C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai</p>
<p>Melyek az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor a főbb alternatívák) előnyei?</p>
<p>A tiszta légi közlekedéssel foglalkozó kezdeményezés intézményesített partnerség révén történő végrehajtása biztosítaná a legjobban azt, hogy a magán- és az állami szektor továbbra is teljes mértékben részt vegyen a zöld megállapodás követelményeivel összhangban álló klímasemleges megoldások kifejlesztéséhez és bevezetéséhez szükséges kutatásban. Összhangban van az ágazati pénzügyi és természetbeni erőforrások mozgósításával az uniós finanszírozás hatásának maximalizálása érdekében.</p>
<p>Milyen költségekkel jár az előnyben részesített alternatíva (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb alternatívák)?</p>
<p>A már működő Tiszta Égbolt 2 közös vállalkozás 1,755 milliárd EUR összegű uniós finanszírozásban részesül, és legalább 2,19 milliárd EUR nagyságú összeget kap magánszektorbeli tagoktól. Az együttműködésen alapuló légi közlekedési K+I program a Horizont 2020 keretprogramban 0,5 milliárd EUR, a hetedik keretprogramban pedig 0,8 milliárd EUR támogatásban részesült. A 2050-ig megvalósítandó klímasemlegesség ambíciózus célkitűzései és a légi közlekedési kutatás új, koherens, 2050-ig tartó ciklusa – nem feledkezve meg arról, hogy a Covid19-válság súlyosan érinti a közlekedést – indokolja a (K+I mindkét pillérére vonatkozóan 25 %-os nagyságrendű) növelést.</p>
<p>Milyen hatást gyakorol a fellépés a kkv-kra és a versenyképességre?</p>
<p>A többi program felhívásaihoz hasonlóan a partnerek mintegy 20 %-a kkv. A Tiszta Égbolt 2 programban a 10 pályázati felhívás (az összes program 60 %-a) eredményeként eddig kiválasztott partnerek valamivel több mint 40 %-a kkv volt, amelyek az e felhívások keretében rendelkezésre álló források mintegy negyedét kapták. A klímasemleges légi közlekedésben való vezető szerep elősegítené az uniós légi közlekedés versenyképességét.</p>
<p>Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?</p>
<p>Nem várható a tagállamok költségvetésére gyakorolt kifejezett hatás.</p>
<p>Lesznek-e egyéb jelentős hatások?</p>
<p>A javasolt partnerség természetesen szinergiákat teremtene az integrált légiforgalmi szolgáltatásra vonatkozóan javasolt európai partnerséggel, de más releváns PPP-kkel is. A hidrogénnel kapcsolatos kezdeményezés és az akkumulátorokkal kapcsolatos kezdeményezés egyaránt jelentős hatást gyakorolhatna a klímasemleges légi közlekedés elősegítőjeként, ha a leszállítandó anyagaik megfelelnek a</p>

légi közlekedési ágazat igényeinek.
Arányosság?
Az előnyben részesített alternatíva arányos a probléma mértékével, tekintettel a légi közlekedés és az ahhoz kapcsolódó K+I transznacionális jellegére, összetettségére és költségeire.
D. További lépések
Mikor kerül sor a szakpolitika felülvizsgálatára?
A K+I alkalmazása szempontjából folyamatban van az időközi értékelésre, a stratégiai kutatási és innovációs terv kétévenkénti felülvizsgálatára, valamint a független hatásvizsgálati szerv alkalmazására vonatkozó lehetőségek vizsgálata. A tiszta légi közlekedést irányító testület a Horizont 2020 Tiszta Égbolt 2 közös vállalkozásához képest nagyobb szerepet kap a hatékonyabb stratégiai iránymutatás és a projektek hatékonyabb nyomon követése érdekében.