



Bruxelles, 24 februarie 2021
(OR. en)

Dosar interinstituțional:
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

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	23 februarie 2021
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	SWD(2021) 38 final - Part 7/9
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI care însoțește documentul Propunere de Regulament al Consiliului de instituire a întreprinderilor comune din cadrul programului Orizont Europa Parteneriatul european pentru o aviație curată

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2021) 38 final - Part 7/9.

Anexă: SWD(2021) 38 final - Part 7/9



Bruxelles, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

Propunere de Regulament al Consiliului de instituire a întreprinderilor comune din cadrul programului Orizont Europa

Parteneriatul european pentru o aviație curată

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

Fișă rezumat (maximum 2 pagini)
Evaluarea impactului privind parteneriatul european pentru o aviație curată
A. Necesitatea de a acționa
Care este problema și de ce este o problemă la nivelul UE?
<p>Amprenta ecologică a aviației este în creștere, din cauza faptului că ritmul de creștere a transportului aerian este mai rapid decât cel al îmbunătățirilor tehnologice și operaționale introduse progresiv. În plus, calea către o aviație neutră din punct de vedere climatic nu este clară, întrucât soluțiile dezvoltate în alte sectoare nu pot fi introduse cu ușurință în sectorul aviației. În cursul anului 2019, aviația din UE a reprezentat 823 de miliarde EUR, sau 4,1 % din PIB-ul UE, și a asigurat 12,2 milioane de locuri de muncă. Pentru ca UE să își mențină poziția de lider industrial și suveranitatea tehnologică la nivel mondial, realizând totodată obiectivele Pactului verde în domeniul aviației, este absolut necesar să se accelereze implementarea soluțiilor de cercetare și inovare (C&I) în domeniul aviației la nivelul UE. Pentru a dezvolta tehnologii neutre din punct de vedere climatic în termenele prevăzute în Pactul verde, este necesară o mobilizare a actualei capacități fragmentate de C&I a întregului lanț valoric european din domeniul aviației.</p>
Ce obiective ar trebui realizate?
<p>Obiectivul principal este acela de a contribui, în acord cu Pactul verde european, la atingerea neutralității climatice până în 2050, cu o etapă intermediară în jurul anului 2030, prin accelerarea dezvoltării de tehnologii aviatice neutre din punct de vedere climatic. Prin implementarea și utilizarea la scară largă a unor combustibili de aviație derivați din surse regenerabile, pe deplin decarbonizați sau fără emisii de dioxid de carbon, cum ar fi combustibilii sintetici pe bază de energie electrică, metanul și/sau hidrogenul, flota operațională din 2050 ar putea deveni cu peste 90 % mai eficientă în ceea ce privește emisiile de carbon decât flota actuală. Al doilea obiectiv general ar fi acela de a asigura faptul că activitatea de C&I în domeniul aeronauticii va contribui la competitivitatea globală a industriei aviatice din UE prin garantarea menținerii nivelului de siguranță, securitate și eficiență al aviației mai curate în ceea ce privește transportul pasagerilor și al mărfurilor pe calea aerului. Cel de-al treilea obiectiv ar fi acela de a dezvolta în continuare capacitatea europeană de C&I pentru a accelera și a optimiza procesul de C&I. În afară de menținerea poziției de lider industrial, cercetarea în domeniul aviației se va concentra și pe educație, prin consolidarea și integrarea capacității științifice a UE și prin crearea de IMM-uri mai active în domeniul C&I.</p>
Care este valoarea adăugată a acțiunii la nivelul UE (subsidiaritate)?
<p>Intervenția UE este justificată de enorma complexitate a efortului și, prin urmare, de necesitatea partajării riscurilor, având în vedere costurile ridicate ale dezvoltării și demonstrării soluțiilor tehnologice inovatoare. Nici o singură companie aeronautică, nici toate companiile dintr-o singură țară la un loc nu ar putea proiecta o aeronavă civilă nouă și nu ar putea realiza neutralitatea climatică în domeniul aviației. În plus, toate dezideratele în materie de cercetare ar trebui să fie compatibile cu măsurile și stimulentele de piață și să fie integrate într-un cadru modern și solid de reglementare și standardizare, care poate fi proiectat doar la nivelul UE și prin intermediul cooperării internaționale. În același timp, acțiunea UE permite cooperarea eficace la scară europeană, prin crearea de sinergii cu alte sectoare și cu țările care au o industrie aviatice mai puțin dezvoltată.</p>
B. Soluții
Care sunt diversele opțiuni pentru atingerea obiectivelor? Există o opțiune preferată sau nu? Dacă nu, de ce?
Opțiunea preferată este sprijinirea cercetării colaborative și fundamentale prin cereri de propuneri

<p>tradiționale în cadrul programului Orizont Europa, alături de un parteneriat public-privat (PPP) în temeiul articolului 187 din TFUE, menit să accelereze dezvoltarea unor tehnologii aviatice neutre din punct de vedere climatic care să poată fi implementate cât mai curând posibil. Un PPP instituționalizat, spre deosebire de celelalte opțiuni, și anume cererile de propuneri tradiționale sau un PPP contractual, oferă nivelul, profunzimea și durata necesare ale angajamentului.</p>
<p>Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii fiecărei opțiuni?</p>
<p>În cadrul consultării publice cu privire la studiul de evaluare a impactului, 80 % dintre respondenți au sugerat că un parteneriat european instituționalizat ar fi „foarte relevant” și ar avea un efect (pozitiv) semnificativ asupra consolidării poziției de lider industrial în domeniul tehnologiilor pentru o aviație curată și asupra adoptării de noi tehnologii. Cererile de propuneri tradiționale nu sunt considerate adecvate pentru asigurarea adoptării tehnologiilor. Părțile interesate și-au confirmat angajamentul într-o declarație comună (emisă cu ocazia mitingului aviatic de la Le Bourget, Paris, din 2019) și au elaborat o agendă strategică pentru cercetare și inovare (SRIA, <i>Strategic Research and Innovation Agenda</i>) pentru parteneriat. Consultarea publică privind SRIA a evidențiat interesul ridicat al părților interesate și al publicului. Părțile interesate au subliniat faptul că parteneriatul pentru o aviație curată ar trebui să rămână axat pe neutralitatea climatică, în pofida efectelor devastatoare ale pandemiei de COVID-19.</p>
<p>C. Impactul opțiunii preferate</p>
<p>Care sunt avantajele opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?</p>
<p>Punerea în aplicare a inițiativei pentru o aviație curată prin intermediul unui parteneriat instituționalizat ar fi opțiunea cea mai adecvată pentru a se asigura faptul că sectorul public și sectorul privat rămân pe deplin angajate în cercetarea necesară pentru dezvoltarea și implementarea de soluții neutre din punct de vedere climatic, în conformitate cu cerințele Pactului verde. Această opțiune este compatibilă cu mobilizarea de resurse industriale financiare și în natură pentru a spori la maximum impactul finanțării din partea UE.</p>
<p>Care sunt costurile opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?</p>
<p>Actuala întreprindere comună Clean Sky 2 primește finanțare în valoare de 1,755 miliarde EUR din partea UE și de cel puțin 2,19 miliarde din partea membrilor privați. Programele colaborative de C&I în domeniul aviației din cadrul programului Orizont 2020 și din cadrul PC7 au beneficiat de fonduri în valoare de 0,5 miliarde EUR și, respectiv, de 0,8 miliarde EUR. Această creștere (de ordinul a 25 % pentru fiecare dintre cei doi piloni ai C&I) este justificată de obiectivele ambițioase privind realizarea neutralității climatice până în 2050, de noul ciclu coerent de cercetare în domeniul aviației până în 2050 și, nu în ultimul rând, de faptul că sectorul aviației a fost grav afectat de criza provocată de pandemia de COVID-19.</p>
<p>Care sunt efectele asupra IMM-urilor și asupra competitivității?</p>
<p>La fel ca în cazul cererilor de propuneri din cadrul celorlalte programe, aproximativ 20 % din partenerii sunt IMM-uri. În cazul programului Clean Sky 2, ceva mai mult de 40 % din partenerii selectați în urma celor 10 cereri de propuneri lansate până în prezent (care reprezintă 60 % din întregul program) au fost IMM-uri, care au primit aproximativ un sfert din finanțarea acordată în cadrul acestor cereri. Poziția de lider în domeniul aviației neutre din punct de vedere climatic ar fi benefică pentru competitivitatea industriei aviatice a UE.</p>
<p>Va exista un impact semnificativ asupra bugetelor și a administrațiilor naționale?</p>
<p>Nu se preconizează niciun impact deosebit asupra bugetelor naționale.</p>
<p>Vor exista și alte efecte semnificative?</p>
<p>Parteneriatul propus ar crea în mod natural sinergii cu parteneriatul european propus privind managementul integrat al traficului aerian, dar și cu alte PPP-uri relevante. Atât inițiativa privind</p>

hidrogenul, cât și cea privind bateriile ar putea avea un impact enorm, în calitatea lor de facilitatori ai aviației neutre din punct de vedere climatic, dacă rezultatele lor vor satisface nevoile din sectorul aviației.
Proportionalitate?
Opțiunea preferată este proporțională cu amploarea problemei, având în vedere caracterul transnațional, complexitatea și costurile aviației și ale cercetării în acest domeniu.
D. Acțiuni ulterioare
Când va fi revizuită politica?
În vederea adoptării rezultatelor C&I, se studiază posibilitatea de a efectua o evaluare intermediară, o revizuire o dată la doi ani a agendei strategice de cercetare și inovare, precum și opțiunea de a utiliza un evaluator independent al impactului. Comparativ cu întreprinderea comună Clean Sky 2 din cadrul programului Orizont 2020, rolul consiliului de conducere al întreprinderii comune pentru o aviație curată va fi consolidat, astfel încât acesta să ofere orientări strategice mai eficiente și să monitorizeze mai bine proiectele.