



Svet
Evropske unije

Bruselj, 24. februar 2021
(OR. en)

**Medinstitucionalna zadeva:
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

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ
Datum prejema:	23. februar 2021
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM- MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	SWD(2021) 38 final - Part 7/9
Zadeva:	DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA Spremni dokument k predlogu uredbe Sveta o ustanovitvi skupnih podjetij v okviru programa Obzorje Evropa Evropsko partnerstvo za čisto letalstvo

Delegacije prejmejo priloženi dokument SWD(2021) 38 final - Part 7/9.

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



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE
POVZETEK POROČILA O OCENI UČINKA

Spremni dokument

**k predlogu uredbe Sveta o ustanovitvi skupnih podjetij v okviru programa Obzorje
Evropa**

Evropsko partnerstvo za čisto letalstvo

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

Povzetek (največ 2 strani)
Ocena učinka evropskega partnerstva za čisto letalstvo
A. Potreba po ukrepanju
V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?
Ekološki odtis letalstva narašča, saj zračni prevoz narašča hitreje od postopnih tehnoloških in operativnih izboljšav, ki se uvajajo. Poleg tega je pot do podnebno nevtralnega letalstva nejasna, saj rešitev, razvitih v drugih sektorjih, ni mogoče kar preprosto uvesti v letalstvu. V letu 2019 je letalstvo v EU ustvarilo 823 milijard EUR, kar je 4,1 % BDP EU, in zagotavljalo 12,2 milijona delovnih mest. Za ohranjanje vodilnega položaja evropske industrije in tehnološke suverenosti na svetovni ravni ter hkrati za doseganje ciljev zelenega dogovora na področju letalstva je treba pospešiti uvajanje rešitev, pridobljenih z raziskavami in inovacijami EU na področju letalstva. Potrebna je mobilizacija trenutno razdrobljenih zmogljivosti za raziskave in inovacije celotne evropske vrednostne verige na področju letalstva, da se podnebno nevtralne tehnologije razvijejo v rokih, kot so navedeni v zelenem dogovoru.
Kaj bi bilo treba doseči?
Na podlagi evropskega zelenega dogovora je primarni cilj prispevati k podnebni nevtralnosti do leta 2050, z vmesnim korakom okoli leta 2030, in sicer s pospešitvijo razvoja podnebno nevtralnih letalskih tehnologij. Z obsežnim uvajanjem in uporabo novih, neto ničelnih ali v celoti razogljičenih trajnostnih letalskih goriv, kot so sintetična goriva, nastala s pretvorbo električne energije v tekoče gorivo, metan in/ali vodik, bi lahko operativna flota do leta 2050 dosegla več kot 90-odstotno izboljšanje učinkovitosti glede CO ₂ v primerjavi z današnjo floto. Drugi splošni cilj bi bil zagotoviti, da dejavnosti raziskav in inovacij na področju letalstva prispevajo h globalni konkurenčnosti letalske industrije EU, in sicer tako, da se zagotovi, da čistejše letalstvo ostane varno in učinkovito za prevoz potnikov in blaga po zraku. Tretji cilj bi bil nadaljnje povečevanje evropskih zmogljivosti za raziskave in inovacije, da se pospeši in optimizira postopek raziskav in inovacij. Poleg vodilnega položaja v industriji se bodo raziskave na področju letalstva osredotočile tudi na izobraževanje, krepitev in integracijo znanstvenih zmogljivosti EU ter vzpostavitev malih in srednjih podjetij, ki bodo bolj usmerjena v raziskave in inovacije.
Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU (subsidiarnost)?
Razlog za ukrepanje EU je močna kompleksnost podviga, zaradi česar je treba porazdeliti tveganja, saj so stroški razvoja in predstavitve inovativnih tehnoloških storitev visoki. Nobena družba na področju letalstva niti vse družbe iz ene države skupaj ne bi mogle same oblikovati novega civilnega zrakoplova ter doseči podnebne nevtralnosti v letalstvu. Poleg tega bi morale biti vse raziskovalne potrebe skladne s tržnimi ukrepi in pobudami, potreben pa je tudi zanesljiv in sodoben regulativni in standardizacijski okvir, ki ga je mogoče oblikovati le na ravni EU in z mednarodnim sodelovanjem. Hkrati ukrepi EU omogočajo učinkovito sodelovanje na evropski ravni ter ustvarjanje sinergij z drugimi sektorji in državami, ki nimajo obsežne letalske industrije.
B. Rešitve
Katere so različne možnosti za doseg ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj ne?
Prednostna možnost je podpreti sodelovalne in temeljne raziskave na podlagi tradicionalnih razpisov programa Obzorje Evropa, poleg institucionaliziranega javno-zasebnega partnerstva na podlagi člena 187 PDEU, ki je namenjeno pospeševanju razvoja podnebno nevtralnih letalskih tehnologij, ki jih bo mogoče čim prej uvesti v prakso. V primerjavi z drugimi možnostmi zgolj tradicionalnih razpisov ali pogodbenega javno-zasebnega partnerstva institucionalizirano javno-zasebno partnerstvo zagotavlja potrebno raven, globino in dolgoročnost zavez.

Kakšna so stališča različnih deležnikov? Kdo podpira katero možnost?
Med javnim posvetovanjem o raziskavi ocene učinka je 80 % anketirancev navedlo, da bi evropsko institucionalizirano partnerstvo imelo velik (pozitivni) učinek na izboljšanje vodilnega položaja v industriji čistih letalskih tehnologij in na uporabo novih tehnologij ter da bi bilo za navedeno zelo relevantno. Šteje se, da tradicionalni razpisi niso ustrezni za zagotavljanje uporabe tehnologije. Deležniki so svojo zavezo potrdili v skupni izjavi (letalski miting Le Bourget Paris leta 2019) in za partnerstvo pripravili strateški načrt za raziskave in inovacije. Tudi iz javnega posvetovanja o tem strateškem načrtu izhaja velik interes deležnikov in javnosti. Deležniki so poudarili, da bi moralo evropsko partnerstvo za čisto letalstvo ohraniti svojo osredotočenost na doseganje podnebne nevtralnosti, kljub težki krizi zaradi COVID-19.
C. Učinki prednostne možnosti
Katere so koristi prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
Izvajanje pobude za čisto letalstvo na podlagi institucionaliziranega partnerstva bi najbolje zagotovilo polno sodelovanje zasebnih in javnih sektorjev pri potrebnih raziskavah za razvoj in uvajanje podnebno nevtralnih rešitev, v skladu z zahtevami zelenega dogovora. To je skladno s pritegovanjem finančnih virov in prispevkov v naravi iz industrije, da se kar najbolje izkoristi učinek financiranja EU.
Kakšni so stroški prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
Sedanje Skupno podjetje Čisto nebo 2 prejema 1,755 milijarde EUR iz proračuna EU in vsaj 2,19 milijarde EUR od zasebnih članov. Program sodelovanja v raziskavah in inovacijah na področju letalstva v okviru programov Obzorje 2020 in FP7 je znašal 0,5 milijarde EUR oziroma 0,8 milijarde EUR. Ambiciozni cilji podnebne nevtralnosti do leta 2050 in novi skladni cikel raziskav na področju letalstva do leta 2050, ob upoštevanju, da je kriza zaradi COVID-19 zelo prizadela ta sektor, upravičujejo povečanje (za 25 % pri vsakem od obeh stebrov za raziskave in inovacije).
Kakšni so učinki na mala in srednja podjetja ter konkurenčnost?
Podobno kot pri razpisih v okviru drugih programov je približno 20 % partnerjev malih in srednjih podjetij. V okviru programa Čisto nebo 2 je bilo malo več kot 40 % partnerjev, izbranih na desetih razpisih za zbiranje predlogov do danes (60 % skupnega programa), malih in srednjih podjetij, kar je približno četrtina sredstev v okviru teh razpisov. Vodilni položaj na področju podnebno nevtralnega letalstva bi koristil konkurenčnosti letalstva EU.
Ali bodo učinki na nacionalne proračune in uprave veliki?
Posebni učinki na nacionalne proračune niso pričakovani.
Ali bo imela pobuda druge pomembne učinke?
Predlagano partnerstvo bi že po naravi ustvarjalo sinergije s predlaganim evropskim partnerstvom za integrirano upravljanje zračnega prometa ter z drugimi zadevnimi javno-zasebnimi partnerstvi. Obe pobudi, pobuda za vodik in pobuda za baterije, bi lahko imeli velik učinek pri doseganju podnebno nevtralnega letalstva, če bi njihovi rezultati ustrezali potrebam letalskega sektorja.
Sorazmernost?
Prednostna možnost je sorazmerna z razsežnostjo težave, ob upoštevanju nadnacionalne narave, kompleksnosti in stroškov letalstva ter raziskav in inovacij na tem področju.
D. Spremljanje
Kdaj se bo politika pregledala?

Ob uporabi vmesne ocene se proučuje tudi uporaba dveletnega pregleda strateškega načrta za raziskave in inovacije ter možnost uporabe neodvisnega ocenjevalca učinka raziskav in inovacij. Vloga upravnega odbora partnerstva za čisto letalstvo bo večja v primerjavi s Skupnim podjetjem Čisto nebo 2 v okviru programa Obzorje 2020, da se zagotovita boljše strateško vodenje in spremljanje projektov.