



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 24 februari 2021
(OR. en)

Interinstitutionellt ärende:
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

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	23 februari 2021
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	SWD(2021) 38 final - Part 7/9
Ärende:	ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN Följedokument till Förslag till rådets förordning om inrättande av gemensamma företag inom ramen för Horisont Europa Europeiskt partnerskap för ren luftfart

För delegationerna bifogas dokument – SWD(2021) 38 final - Part 7/9.

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

Bryssel den 23.2.2021
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN

Följedokument till

**Förslag till rådets förordning om inrättande av gemensamma företag inom ramen för
Horisont Europa**

Europeiskt partnerskap för ren luftfart

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

Sammanfattning (högst 2 sidor)
Konsekvensbedömning av det europeiska partnerskapet för ren luftfart
A. Behov av åtgärder
Vad är problemet och varför är det ett problem på EU-nivå?
Luftfartens ekologiska fotavtryck ökar eftersom flygtransporterna ökar snabbare än de gradvisa tekniska och operativa förbättringar som håller på att införas. Dessutom är vägen till klimatneutral luftfart oklar eftersom lösningar som utvecklats inom andra sektorer inte är helt enkla att införa inom luftfarten. Under 2019 stod luftfarten för 823 miljarder euro, eller 4,1 % av EU:s BNP, vilket gav 12,2 miljoner arbetstillfällen. För att upprätthålla EU:s industriella ledarskap och tekniska suveränitet på global nivå och samtidigt uppnå den gröna givens inom luftfarten finns det ett stort behov av att påskynda införandet av EU:s forskning och innovationer om luftfartslösningar. Det krävs en mobilisering av den för närvarande fragmenterade kapaciteten inom forskning och innovation i hela den europeiska värdekedjan inom luftfarten för att utveckla klimatneutral teknik inom den gröna givens tidsram.
Vad vill man uppnå?
Det främsta målet som svar på den europeiska gröna givens är att bidra till klimatneutralitet senast 2050, med ett mellanliggande steg omkring 2030, genom att påskynda utvecklingen av klimatneutral luftfartsteknik. Tillsammans med storskalig utbyggnad och användning av nya, helt koldioxidneutrala hållbara flygbränslen, till exempel syntetiska bränslen av typen elektrobränslen som metan och/eller väte, skulle den operativa flottan 2050 kunna uppnå en mer än 90-procentig förbättring av koldioxideffektiviteten jämfört med dagens flotta. Det andra allmänna målet skulle vara att se till att flygteknikrelaterad forsknings- och innovationsverksamhet bidrar till den globala konkurrenskraften för EU:s luftfartsindustri genom att säkerställa att renare luftfart förblir säker, trygg och effektiv för lufttransport av passagerare och gods. Det tredje målet skulle vara att ytterligare öka den europeiska kapaciteten inom forskning och innovation för att påskynda och optimera forsknings- och innovationsprocessen. Utöver industriellt ledarskap kommer luftfartsforskningen också att inriktas på utbildning, förstärkning och integrering av EU:s vetenskapliga kapacitet och skapande av fler forsknings- och innovationsintensiva små och medelstora företag.
Vad är mervärdet av åtgärder på EU-nivå (subsidiaritet)?
Grunden för EU:s insatser är den enorma komplexiteten i insatsen och det behov av riskdelning som hänger samman med detta med tanke på de höga kostnaderna för att utveckla och demonstrera innovativa tekniska lösningar. Varken ett enda flygteknikföretag eller alla företag från ett enskilt land tillsammans skulle kunna utforma ett nytt civilt flygplan och uppnå klimatneutralitet för luftfarten. Dessutom bör alla forskningsbehov överensstämja med marknadsåtgärder och incitament samt kräva en robust och en modern reglerings- och standardiseringsram som endast kan utformas på EU-nivå och genom internationellt samarbete. Samtidigt möjliggör EU:s åtgärder ett effektivt samarbete på europeisk nivå vilket skapar synergier med andra sektorer och med länder utan en stor luftfartsindustri.
B. Lösningar
Vilka alternativ finns för att nå målen? Finns det något rekommenderat alternativ? Om inte, varför?
Det alternativ som föredras är att stödja samarbets- och grundforskning genom traditionella ansökningsomgångar inom Horisont Europa vid sidan av ett institutionaliserat offentlig-privat partnerskap enligt artikel 187 i EUF-fördraget som syftar till att påskynda utvecklingen av klimatneutral luftfartsteknik för en så tidig utbyggnad som möjligt. Ett institutionaliserat offentlig-privat partnerskap till skillnad från

de andra alternativen med enbart traditionella ansökningsomgångar eller ett avtalsbaserat offentlig-privat partnerskap erbjuder åtagandenivån, omfattningen och varaktigheten för åtagandet.
Vad anser de berörda parterna? Vem stöder vilka alternativ?
Under det offentliga samrådet om konsekvensbedömningen föreslog 80 % av de svarande att ett europeiskt institutionaliserat partnerskap skulle ha en betydande (positiv) effekt på och vara ”mycket relevant” för att öka det industriella ledarskapet inom ren luftfartsteknik och införandet av ny teknik. Traditionella ansökningsomgångar anses inte vara lämpliga för att säkerställa teknikspridning. De berörda parterna bekräftade sitt engagemang i en gemensam förklaring (Le Bourget Paris Airshow 2019) och utvecklade en strategisk forsknings- och innovationsagenda för partnerskapet. Vid det offentliga samrådet om den strategiska forsknings- och innovationsagendan underströks det stora intresset från de berörda parternas och allmänhetens sida. De berörda parterna underströk att ren luftfart bör fortsätta att fokusera på klimatneutralitet trots den hårda covid-19-krisen.
C. Konsekvenser av det rekommenderade alternativet
Vilka är fördelarna med det rekommenderade alternativet (om ett sådant finns, annars för huvudalternativen)?
Genomförandet av initiativet för ren luftfart genom ett institutionaliserat partnerskap skulle bäst säkerställa att den privata och offentliga sektorn förblir fullt engagerad i den forskning som behövs för utveckling och spridning av klimatneutrala lösningar i linje med kraven i den gröna given. Det är förenligt med att mobilisera industriella finansiella resurser och in natura-resurser för att maximera EU-finansieringens effekter.
Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet (om ett sådant finns, annars för huvudalternativen)?
Det befintliga gemensamma företaget Clean Sky 2 får 1 755 miljarder euro i EU-finansiering och minst 2,19 miljarder euro från privata medlemmar. Samarbetsprogrammet för forskning och innovation i Horisont 2020 och FP7 uppgick till 0,5 miljarder euro respektive 0,8 miljarder euro. De ambitiösa klimatneutralitetsmålen fram till 2050 och den nya sammanhängande cykeln för luftfartsforskning fram till 2050 motiverar en ökning (i storleksordningen 25 % för var och en av de två pelarna inom forskning och innovation) och låt oss inte glömma att luftfarten påverkas hårt av covid-19-krisen.
Hur påverkas små och medelstora företag och konkurrenskraften?
I likhet med ansökningsomgångarna för övriga program är omkring 20 % av parterna små och medelstora företag. I Clean Sky 2-programmet var drygt 40 % av de partner som hittills valts ut i 10 ansökningsomgångar (60 % av det totala programmet) små och medelstora företag och utgjorde ungefär en fjärdedel av medlen i dessa ansökningsomgångar. En ledande roll inom klimatneutral luftfart skulle gynna konkurrenskraften för EU:s luftfart.
Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?
Inga särskilda effekter förväntas för de nationella budgetarna.
Blir det några andra betydande konsekvenser?
Det föreslagna partnerskapet skulle naturligtvis skapa synergieffekter med det föreslagna europeiska partnerskapet för integrerad flygledningstjänst men också med andra relevanta offentlig-privata partnerskap. Både vätgasinitiativet och batteriinitiativet skulle kunna ha en enorm inverkan som drivkrafter för klimatneutral luftfart om deras resultat motsvarar luftfartssektorns behov.
Proportionalitet?
Det rekommenderade alternativet står i proportion till problemets omfattning med tanke på luftfartens

gränsöverskridande karaktär, komplexitet och kostnader samt forskning och innovation inom denna sektor.

D. Uppföljning

När kommer åtgärderna att ses över?

Med hjälp av en interimsvärdering, en översyn vartannat år av den strategiska forsknings- och innovationsagendan samt alternativet med en oberoende konsekvensbedömare undersöker man med tanke på införande av forskning och innovation. Rollen för styrelsen för Clean Aviation kommer att stärkas jämfört med Horisont 2020 Clean Sky 2 för bättre strategisk vägledning och projektuppföljning.