



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2021 m. vasario 24 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
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

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2021 m. vasario 23 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	SWD(2021) 38 final - Part 7/9
Dalykas:	KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS „POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA“ pridedamas prie pasiūlymo dėl Tarybos reglamento, kuriuo pagal programą „Europos horizontas“ steigiamos bendrosios įmonės Europos netaršios aviacijos partnerystė

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2021) 38 final - Part 7/9.

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



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 02 23
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO ATASKAITOS SANTRAUKA

pridedamas prie

**pasiūlymo dėl Tarybos reglamento, kuriuo pagal programą „Europos horizontas“
steigiamos bendrosios įmonės**

Europos netaršios aviacijos partnerystė

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

Santraukos lentelė (ne daugiau kaip 2 psl.)
Europos netaršios aviacijos partnerystės poveikio vertinimas
A. Būtinybė imtis veiksmų
Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?
Aviacijos ekologinis pėdsakas didėja, nes oro transporto plėtra vyksta sparčiau, negu laipsniškai diegiami technologiniai ir su veikla susiję patobulinimai. Be to, neaišku, kaip bus pereinama prie neutralaus poveikio klimatui aviacijos, nes aviacijos sektoriuje negalima lengvai pritaikyti kituose sektoriuose sukurtų sprendimų. 2019 m. ES aviacijos sektoriaus vertė siekė 823 mlrd. EUR, arba 4,1 proc. ES BVP, ir jame buvo sukurta 12,2 mln. darbo vietų. Siekiant pasaulio mastu išlaikyti ES pramonės pirmavimą ir užtikrinti jos technologinį suverenumą, kartu aviacijos srityje įgyvendinant žaliajo kurso tikslus, labai reikia sparčiau diegti ES aviacijos mokslinių tyrimų ir inovacijų sprendimus. Norint per Žaliojo kurso iniciatyvos įgyvendinimo laikotarpį sukurti neutralaus poveikio klimatui technologijas, reikia sutelkti šiuo metu suskaidytus visos Europos aviacijos vertės grandinės mokslinių tyrimų ir inovacijų pajėgumus.
Ką reikėtų pasiekti?
Pagrindinis tikslas yra, atsižvelgiant į Europos žaliąjį kursą, paspartinti neutralaus poveikio klimatui aviacijos technologijų plėtrą ir taip padėti iki 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą, tarpinių priemonių imantis apytikriai 2030 m. Jei būtų plačiu mastu rinkoje įtvirtinami ir naudojami nauji, neutralaus poveikio klimatui ir tvarūs aviaciniai degalai, kuriems pagaminti visiškai nereikia iškastinio kuro, pavyzdžiui, iš atsinaujinančiosios energijos pagaminti skystieji sintetiniai degalai, metanas ir (arba) vandenilis, eksploatuojamas orlaivių parkas 2050 m., palyginti su šiandienos orlaivių parku, CO₂ efektyvumą galėtų padidinti 90 proc. Antrasis bendrasis tikslas būtų užtikrinti, kad vykdant su aeronautika susijusią mokslinių tyrimų ir inovacijų veiklą būtų didinamas ES aviacijos pramonės konkurencingumas pasaulio mastu pasirūpinant, kad mažiau taršus aviacijos sektorius ir toliau galėtų saugiai, patikimai ir efektyviai oru vežti keleivius ir krovinius. Trečiasis tikslas būtų toliau stiprinti Europos mokslinių tyrimų ir inovacijų pajėgumus spartinti ir optimizuoti mokslinių tyrimų ir inovacijų procesą. Be pramonės pirmavimo, atliekant aviacijos mokslinius tyrimus taip pat daug dėmesio bus skiriama tokiems klausimams kaip švietimas, ES mokslinių pajėgumų stiprinimas ir integravimas ir MVI, kurios aktyviau vykdytų veiklą mokslinių tyrimų ir inovacijų srityje, steigimas.
Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumo principas)?
ES intervenciniai veiksmai grindžiami tokiais argumentais kaip itin sudėtingos pastangos ir susijusi būtinybė dalytis rizika, turint omenyje dideles novatoriškų technologinių sprendimų kūrimo ir demonstravimo išlaidas. Nei kokia nors viena aeronautikos įmonė, nei visos vienos šalies įmonės kartu negalėtų sukurti naujo civilinio orlaivio ir užtikrinti neutralaus poveikio klimatui aviacijos. Be to, visi mokslinių tyrimų poreikiai turėtų būti suderinti su rinkos priemonėmis ir paskatomis. Jiems taip pat reikalinga patikima ir šiuolaikinė reguliavimo ir standartizacijos sistema, kurią galima sukurti tik ES lygmeniu ir palaikant tarptautinį bendradarbiavimą. Tuo pat metu imantis ES lygmens veiksmų sudaromos sąlygos veiksmingai bendradarbiauti Europos mastu, užtikrinant sąveiką su kitais sektoriais, ir su šalimis, kuriose aviacijos pramonė ne itin išplėta.
B. Sprendimai
Kokių yra galimybių pasiekti šiuos tikslus? Ar viena iš galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, kodėl?
Tinkamiausia galimybė yra institucionalizuota viešojo ir privačiojo sektorių partnerystė pagal SESV 187 straipsnį, skirta paspartinti neutralaus poveikio klimatui aviacijos technologijų plėtrą, kad jas būtų galima

kuo greičiau pradėti naudoti. Po jos seka galimybė bendradarbiavimu grindžiamus ir fundamentinius mokslinius tyrimus remti skelbiant įprastus kvietimus teikti pasiūlymus pagal programą „Europos horizontas“. Sudarant institucionalizuotą viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę, kitaip negu tik skelbiant įprastus kvietimus teikti pasiūlymus arba sudarant sutartinę viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę, užtikrinami reikiamo lygio, išsamumo ir trukmės įsipareigojimai.
Kokios yra įvairių suinteresuotųjų subjektų nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?
Per viešas konsultacijas, surengtas atliekant poveikio vertinimo tyrimą, 80 proc. respondentų teigė, kad užtikrinant pramonės pirmavimą netaršios aviacijos technologijų srityje ir įsisavinant naujas technologijas institucionalizuota Europos partnerystė darytų didelį (teigiamą) poveikį ir būtų labai svarbi šiose srityse. Įprasti kvietimai teikti pasiūlymus nelaikomi tinkama technologijų įsisavinimo užtikrinimo priemone. Suinteresuotieji subjektai prisiimtus įsipareigojimus patvirtino bendroje deklaracijoje (priimtoje 2019 m. Paryžiaus aviacijos parodoje) ir parengė šiai partnerystei skirtą Strateginę mokslinių tyrimų ir inovacijų darbotvarkę. Per viešas konsultacijas, surengtas dėl šios Strateginės mokslinių tyrimų ir inovacijų darbotvarkės, buvo pabrėžtas didelis suinteresuotųjų subjektų ir visuomenės susidomėjimas. Suinteresuotieji subjektai pažymėjo, kad įgyvendinant Netaršios aviacijos iniciatyvą, nepaisant didelės COVID-19 krizės, ir toliau daug dėmesio turėtų būti skiriama poveikio klimatui neutralumui.
C. Tinkamiausios galimybės poveikis
Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?
Jei Netaršios aviacijos iniciatyva būtų įgyvendinama sudarant institucionalizuotą partnerystę, būtų geriausiai užtikrinamas tolesnis visapusiškas privačiojo ir viešojo sektorių dalyvavimas atliekant mokslinius tyrimus, reikalingus norint kurti ir diegti neutralaus poveikio klimatui sprendimus pagal žaliojo kurso reikalavimus. Ši galimybė atitinka principą pritraukti pramonės finansinių ir nepiniginių išteklių, siekiant kuo labiau padidinti ES finansavimo poveikį.
Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?
Šiuo metu veikiančiai bendrajai įmonei „Švarus dangus 2“ ES skiria 1,755 mlrd. EUR finansavimą, o nariai privatūs subjektai – bent 2,19 mlrd. EUR. Pagal programą „Horizontas 2020“ ir BP 7 įgyvendintai bendradarbiavimu grindžiamai aviacijos mokslinių tyrimų ir inovacijų programai buvo skirta atitinkamai 0,5 mlrd. EUR ir 0,8 mlrd. EUR. Didesnės išlaidos (maždaug 25 proc. kiekvienam iš dviejų mokslinių tyrimų ir inovacijų ramsčių) pagrindžiamos tokiomis priežastimis kaip plataus užmojo tikslai iki 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą ir naujas nuoseklus aviacijos mokslinių tyrimų ciklas, kurį planuojama įgyvendinti iki 2050 m., nepamirštant, kad COVID-19 krizė aviacijos sektoriui daro didelį neigiamą poveikį.
Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?
Panašiai kaip ir kvietimų teikti pasiūlymus pagal kitas programas atvejais, apie 20 proc. partnerių yra MVĮ. Įgyvendinant bendrosios įmonės „Švarus dangus 2“ programą šiek tiek daugiau kaip 40 proc. partnerių, atrinktų iki šiol paskelbus 10 kvietimų teikti pasiūlymus (60 proc. visos programos), buvo MVĮ, kurioms skirta maždaug ketvirtadalis pagal šiuos kvietimus teikti pasiūlymus numatytų lėšų. Pirmą kartą neutralaus poveikio klimatui aviacijos srityje būtų naudinga ES aviacijos sektoriaus konkurencingumui.
Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?
Iniciatyva neturėtų daryti didelio poveikio nacionaliniams biudžetams.
Ar bus dar koks nors didelis poveikis?
Įgyvendinant siūlomą partnerystę būtų savaime užtikrinama sąveika ne tik su siūloma Europos integruoto oro eismo valdymo partneryste, bet ir su kitomis atitinkamomis viešojo ir privačiojo sektorių partnerystėmis. Tiek vandenilio iniciatyva, tiek baterijų iniciatyva, jeigu jų rezultatai padėtų patenkinti

aviacijos sektoriaus poreikius, galėtų daryti didelį poveikį kaip neutralaus poveikio klimatui aviacijos plėtros varomosios jėgos.
Proporcingumo principas
Atsižvelgiant į aviacijos ir šios srities mokslinių tyrimų ir inovacijų tarptautinį pobūdį, sudėtingumą ir susijusias išlaidas, tinkamiausia galimybė yra proporcinga problemos mastui.
D. Tolesni veiksmai
Kada politika bus persvarstoma?
Siekiant įvertinti mokslinių tyrimų ir inovacijų įsisavinimą, šiuo metu svarstoma atlikti tarpinį vertinimą ir kas dvejus metus peržiūrėti Strateginę mokslinių tyrimų ir inovacijų darbotvarkę, taip pat galimybę pasitelkti nepriklausomą poveikio vertintoją. Kad būtų galima pateikti geresnes strategines gaires ir užtikrinti įgyvendinamų projektų priežiūrą, bus sustiprintas Netaršios aviacijos iniciatyvos valdybos vaidmuo, palyginti su pagal programą „Horizontas 2020“ įsteigta bendrąja įmone „Švarus dangus 2“.