

Bruksela, 24 lutego 2021 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
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

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	23 lutego 2021 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	SWD(2021) 38 final - Part 7/9
Dotyczy:	DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI STRESZCZENIE SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW Towarzyszący dokumentowi: Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady ustanawiającego wspólne przedsięwzięcia w ramach programu „Horyzont Europa” Partnerstwo europejskie na rzecz ekologicznego lotnictwa

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument SWD(2021) 38 final - Part 7/9.

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



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 23.2.2021 r.
SWD(2021) 38 final

PART 7/9

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI
STRESZCZENIE SPRAWOZDANIA Z OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

Wniosek dotyczący rozporządzenia Rady ustanawiającego wspólne przedsięwzięcia w ramach programu „Horyzont Europa”

Partnerstwo europejskie na rzecz ekologicznego lotnictwa

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

Streszczenie oceny skutków (maks. 2 strony)
Ocena skutków Partnerstwa europejskiego rzecz ekologicznego lotnictwa
A. Zasadność działań
Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na szczeblu UE?
Ślad ekologiczny lotnictwa rośnie, ponieważ rozwój transportu lotniczego wyprzedza wprowadzane stopniowo ulepszenia technologiczne i operacyjne. Ponadto droga do lotnictwa neutralnego dla klimatu jest niejasna, ponieważ rozwiązań opracowanych w innych sektorach nie można łatwo wprowadzić w lotnictwie. W 2019 r. w UE lotnictwo przyniosło 823 mld EUR, czyli 4,1 % unijnego PKB, zapewniając 12,2 mln miejsc pracy. Aby utrzymać wiodącą pozycję UE w przemyśle europejskim i suwerenność technologiczną w skali globalnej, a jednocześnie osiągnąć cele Zielonego Ładu w lotnictwie, należy koniecznie przyspieszyć wdrażanie unijnych rozwiązań w zakresie badań naukowych i innowacji w lotnictwie. Mobilizacja obecnie rozdrobnionego potencjału badawczo-innowacyjnego całego europejskiego łańcucha wartości sektora lotniczego jest konieczna do opracowania technologii neutralnych dla klimatu w ramach czasowych Zielonego Ładu.
Jakie cele należy osiągnąć?
Głównym celem, zgodnym z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu, jest– przyczynienie się do neutralności klimatycznej do 2050 r., z etapem pośrednim około 2030 r., poprzez przyspieszenie rozwoju technologii lotniczych neutralnych dla klimatu. Wraz z wprowadzeniem i stosowaniem na szeroką skalę nowych, zrównoważonych paliw lotniczych o zerowej emisji dwutlenku węgla netto lub całkowicie bezemisyjnych, takich jak paliwa syntetyczne typu <i>power-to-liquid</i> , metan lub wodór, flota operacyjna w 2050 r. mogłaby osiągnąć poziom niskoemisyjności lepszy o ponad 90 % w porównaniu z obecną flotą. Drugim celem ogólnym byłoby zapewnienie, aby badania naukowe i innowacje związane z przemysłem lotniczym przyczyniały się do globalnej konkurencyjności unijnego przemysłu lotniczego poprzez zagwarantowanie, że czystsze lotnictwo będzie nadal bezpiecznym, pewnym i wydajnym środkiem transportu lotniczego pasażerów i towarów. Trzecim celem jest dalsze zwiększanie europejskiego potencjału w zakresie badań i innowacji w celu przyspieszenia i optymalizacji procesu badań naukowych i innowacji. Poza kwestią wiodącej pozycji w przemyśle badania w dziedzinie lotnictwa będą koncentrować się również na edukacji, wzmacnianiu i integracji potencjału naukowego UE oraz tworzeniu większej liczby MŚP prowadzących intensywną działalność w zakresie badań naukowych i innowacji.
Na czym polega wartość dodana działań na szczeblu UE (pomocniczość)?
Uzasadnieniem dla interwencji UE jest ogromna złożoność przedsięwzięcia i związana z tym potrzeba podziału ryzyka, zważywszy na wysokie koszty opracowania i demonstracji innowacyjnych rozwiązań technologicznych. Ani pojedyncze przedsiębiorstwo lotnicze, ani wszystkie przedsiębiorstwa z jednego państwa łącznie nie byłyby w stanie zaprojektować nowego cywilnego statku powietrznego i osiągnąć neutralności klimatycznej lotnictwa. Ponadto wszystkie potrzeby badawcze powinny być spójne ze środkami rynkowymi i zachętami, a także wymagać solidnych i nowoczesnych ram regulacyjnych i normalizacyjnych, które można opracować wyłącznie na szczeblu UE i w drodze współpracy międzynarodowej. Jednocześnie działania UE umożliwiają skuteczną współpracę na skalę europejską, tworząc synergię z innymi sektorami oraz z państwami, w których nie ma dużego przemysłu lotniczego.
B. Rozwiązania
Jakie są różne warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy wskazano preferowany wariant? Jeśli nie, to dlaczego?

Preferowanym wariantem jest wspieranie wspólnych i podstawowych badań w drodze tradycyjnego zaproszenia do składania wniosków w ramach programu „Horyzont Europa”, obok zinstytucjonalizowanego partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP) na podstawie art. 187 TFUE dążącego do przyspieszenia rozwoju neutralnych dla klimatu technologii lotniczych w celu ich jak najszybszego zastosowania. Zinstytucjonalizowane PPP, w przeciwieństwie do pozostałych wariantów obejmujących wyłącznie tradycyjne zaproszenia do składania wniosków lub umowne PPP, oferuje niezbędny poziom, skalę i długość zaangażowania.
Jakie są opinie różnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?
W trakcie konsultacji publicznych dotyczących oceny skutków 80 % respondentów zasugerowało, że zinstytucjonalizowane partnerstwo europejskie miałoby znaczący (pozytywny) wpływ i byłoby „bardzo istotne” dla zwiększenia wiodącej roli przemysłu w dziedzinie czystych technologii lotniczych oraz upowszechnienia nowych technologii. Tradycyjnych zaproszeń do składania wniosków nie uznaje się za odpowiednie narzędzie upowszechniania technologii. Zainteresowane strony potwierdziły swoje zaangażowanie we wspólną deklarację (Le Bourget Paris Airshow z 2019 r.) i opracowały Strategiczny program badań i innowacji (SRIA) dla partnerstwa. Konsultacje publiczne przeprowadzone w sprawie SRIA uwypukliły duże zainteresowanie zainteresowanych stron i opinii publicznej. Zainteresowane strony podkreśliły, że „czyste lotnictwo” powinno nadal koncentrować się na neutralności klimatycznej, pomimo poważnego kryzysu związanego z COVID-19.
C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu
Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?
Realizacja inicjatywy „czyste lotnictwo” w ramach zinstytucjonalizowanego partnerstwa najlepiej zagwarantuje, że sektor prywatny i publiczny pozostaną w pełni zaangażowane w badania niezbędne do opracowania i wdrożenia rozwiązań neutralnych dla klimatu zgodnie z wymogami Zielonego Ładu. Jest to spójne z wykorzystaniem finansowych i rzeczowych zasobów przemysłu celem maksymalizacji wpływu finansowania unijnego.
Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?
Istniejące Wspólne Przedsięwzięcie „Czyste Niebo 2” otrzymuje 1,755 mld EUR w ramach finansowania unijnego oraz co najmniej 2,19 mld EUR od członków prywatnych. Wspólny program badań naukowych i innowacji w dziedzinie lotnictwa w ramach programu „Horyzont 2020” i 7PR otrzymał odpowiednio 0,5 mld EUR i 0,8 mld EUR. Ambitne cele osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. oraz nowy spójny cykl badań w dziedzinie lotnictwa do 2050 r., a także fakt, że lotnictwo zostało poważnie dotknięte kryzysem związanym z COVID-19, uzasadniają zwiększenie środków (o 25 % dla każdego z dwóch filarów badań naukowych i innowacji).
Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?
Podobnie jak w przypadku zaproszeń do składania wniosków w ramach pozostałych programów około 20 % partnerów stanowią MŚP. W programie „Czyste niebo 2” nieco ponad 40 % partnerów wybranych z dziesięciu dotychczas ogłoszonych zaproszeń do składania wniosków (60 % całego programu) to MŚP, co stanowi około jednej czwartej środków w ramach tych zaproszeń. Wiodąca pozycja w dziedzinie lotnictwa neutralnego dla klimatu byłaby korzystna dla konkurencyjności unijnego sektora lotnictwa.
Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?
Nie oczekuje się szczególnego wpływu na budżety krajowe.

Czy wystąpią inne znaczące skutki?
Proponowane partnerstwo w naturalny sposób stworzyłoby synergię z proponowanym partnerstwem europejskim na rzecz zintegrowanego zarządzania ruchem lotniczym, ale także z innymi odpowiednimi partnerstwami publiczno-prywatnymi. Zarówno inicjatywa wodorowa, jak i inicjatywa dotycząca baterii i akumulatorów mogłyby mieć ogromny wpływ na tworzenie neutralnego dla klimatu lotnictwa, jeśli ich rezultaty odpowiadałyby potrzebom sektora lotniczego.
Proporcjonalność
Preferowany wariant jest proporcjonalny do skali problemu, biorąc pod uwagę transnarodowy charakter, złożoność i koszty sektora lotnictwa oraz prowadzonych ramach tego sektora badań naukowych i innowacji.
D. Działania następne
Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?
Do oceny absorpcji badań naukowych i innowacji rozważa się wykorzystanie oceny śródkresowej, przeprowadzanego co dwa lata przeglądu Strategicznego programu badań i innowacji oraz możliwość skorzystania z usług niezależnego podmiotu przeprowadzającego ocenę skutków. Rola Rady Zarządzającej ds. Ekologicznego Lotnictwa zostanie zwiększona w porównaniu ze Wspólnym Przedsięwzięciem „Czyste Niebo 2” realizowanym w ramach programu „Horyzont 2020” w celu zapewnienia lepszego doradztwa strategicznego i działań następnych w związku z projektem.